
ADAC
Motorwelt

Viel leichter wird's Ihr Motor haben!

ESSO-Forschung entschleiert innerste Geheimnisse des Motors

Um dem Kraftfahrer sein wertvolles Eigentum möglichst lange zu erhalten, sucht die ESSO-Forschung unablässig nach neuen Wegen und Möglichkeiten, den Schutz des Motors immer weiter zu vervollkommnen. Neue, wesentlich verfeinerte Testmethoden bieten den ESSO-Experten heute einen genauen Einblick in die letzten Geheimnisse des Motors und ermöglichten die Entwicklung eines Motoröls, das als unübertroffen bezeichnet werden muß: **ESSO EXTRA MOTOR OIL.** In über 3 Mill.-Kilometer-Testen auf der Landstraße wurden die erstaunlichen Leistungen dieses Öles bestätigt. Viele weltbekannte Fahrzeugtypen deutscher und ausländischer Herkunft wurden Tausende von Kilometern unter allen Betriebsbedingungen gefahren. Es war der größte Straßentest, der für ein neues Motoröl je unternommen wurde. Dieses hervorragende Motoröl erhalten Sie an jeder ESSO-Station. Die ESSO-Tankwarte sind stolz darauf, Ihnen ein so hervorragendes Produkt zur Verfügung stellen zu können.



Fahren Sie zum nächsten Ölwechsel an eine ESSO-Station!

Hier spricht die ADAC-REISE

Eine wirklich einmalige Gelegenheit für ADAC-Mitglieder!

Vom 4. bis 18. 5. 1959 bietet sich eine Sonderkreuzfahrt an, die ab Venedig nur 500 DM kostet, wobei Hin- und Rückfahrt in Doppelkabinen 2. Klasse sowie auf Rhodos 7 Tage Vollpension in einem guten Haus gesichert sind. Diese Sonderkreuzfahrt, bei der auf der Hinreise die moderne TS. „ADRIATIKI", auf der Rückfahrt das etwas ältere, dabei aber sehr ruhig liegende Schiff TS. „MEDITERRANEAN" zum Einsatz gebracht wird, wird wegen der außerordentlich niedrigen Einheitspreise eine Flut von Anfragen auslösen. Sonderprospekt bitte anzufordern, Kabinen werden in der Reihenfolge der Anmeldung vergeben.

Nach Xylokastron und in die ägäische Inselwelt

Hier bietet sich das im vorigen Jahr bereits bewährte Bungalowdorf Xylokastron mit 15 Tagen ab und bis Venedig bereits für 575 DM an. In Verbindung mit einer Fahrt nach Rhodos ab 626 DM. Kreuzfahrt mit Aufenthalt in Rhodos, insgesamt 15 Tage, ab 650 DM, dagegen Xylokastron in Verbindung mit fünftägiger Kreuzfahrt durch die Ägäis mit 15 Tagen ab 655 DM.

Kreuzfahrt Schwarzes Meer, Bosporus–Krim –Kaukasus, 18. 4. –3. 5 und 26. 7.–10. 8. 1959 ab 890 DM. *Mittelmeer-Atlantik,* 23 Tage, Aufenthalt in Teneriffa (Luxushotel TAORO), 7. 5., 4. 6. 1959 und weitere Termine, ab 1190 DM. *Italien–Ägypten* mit Luxusschiff, 21 Tage, Abfahrt 10. 4. 1959, ab 1490 DM. Komb. Seereise mit französischen Schiffen nach *Marokko,* 3. 4. für 20 Tage, ab 1450 DM. Mit Luxus-Schiff „METEOR" nach *Korsika, Marokko und den Atlantischen Inseln,* Abfahrt 15. 4. 1959, ab 1150 DM. *Viele andere Gesellschaftsreisen zur See* aller führenden Reedereien und Veranstalter zu Originalpreisen. *Interclub-Kreuzfahrt,* 20. 4.–1. 5. 1959, ab Genua nach Rhodos, Izmir, Istanbul, Mykonos, Delos und Athen. Bitte auch hier Sonderprospekte verlangen.

Außergewöhnlich reichhaltige Flugpauschalreisen

In Zusammenarbeit mit den maßgebenden deutschen Flugtouristik-Unternehmen haben wir die nachstehende Auswahl wirklich preiswerter und hochinteressanter Flugpauschalreisen anzubieten (viele Abflugtermine, verschiedene Abflughäfen!): *Mallorca:* 2 und 3 Wochen, 14 Tage 399 DM. *Ibiza:* 2 Wochen ab 489 DM. *Costa Brava:* 15 Tage ab 569 DM. *Flugreise Barcelona mit großer Spanienrundfahrt:* 15 Tage ab Stuttgart 929 DM, Zustieg ab Frankfurt und Düsseldorf. *Andalusien:* 15 bzw. 16 Tage ab 758 DM. *Teneriffa:* 22 Tage ab 888 DM; ab 21. 4. 1959 24 Tage ab 938 DM. *Portugal:* 15 Tage ab 797 DM. *Sizilien:* 15 Tage ab 639 DM. Möglichkeit zu Sizilienrundfahrt: *Capri, Ischia, Amalfi* ab 698 DM. *Ital. Adria:* Cattolica, Riccione, Rimini, 15 Tage ab 369 DM. *Dubrovnik* ab 588 DM. *Varna/Bulgarien* (Schwarzes Meer): 15 Tage ab 798 DM. *Griechenland:* Rhodos, 9 Tage ab 803 DM; Verl. Woche ab 135 DM. *Astir-Beach* bei Athen: 9 Tage Halbpension 798 DM; Verl. Woche 241 DM. *Klassische Griechenlandrundfahrt,* 9 Tage 792 DM; *Korfu:* 9 Tage 939 DM; Verl. Woche 240 DM. *Heraklion:* 9 Tage 819 DM; Verl. Woche 100 DM. *Athen–Istanbul,* je 4 Tage, 9. Tag Rückflug, Halbpension 992 DM. *Türkei: Yesilyurt oder Kylos,* 9 Tage ab 992 DM; Verl. Woche 230 DM. *2 Tage Athen, 3 Tage Istanbul und 3 Tage Izmir,* Halbpension 1182 DM. *4 Tage Athen, 3 Tage Istanbul und 8 Tage Israel-Rundfahrt* (16 Tage) 2225 DM; Anschlußflugreisen Griechenland möglich. *Tunesien:* 15 Tage ab 648 DM. *Norwegen:* 8 Tage Oslo mit dreitägiger Fjordrundfahrt, 945 DM. 16 Tage Norwegen ab 980 DM. *Dänemark:* 5 Tage Kopenhagen, ab 445 DM. *Schweden:* 9 Tage ab 995 DM. *Finnland:* 12 Tage ab 1190 DM. *England:* 5 Tage London, ab 410 DM, dazu 6 Tage durch Schottland (Anschl.-Reise), 340 DM. *Frankreich:* 7 Tage Paris, ab 440 DM. *Italien:* 5 Tage Rom, ab 485 DM 12 Tage-Reise ab 595 DM. 6 Tage Venedig, ab 390 DM; 12 Tage ab 695 DM. *Beirut–Damaskus:* 6 Tage ab 1695 DM. *Istanbul:* 12 Tage ab 1290 DM. *Marokko:* 17 Tage Agadir, ab 1526 DM; Fedala 15 Tage, ab 1155 DM; 17 Tage Marrakesch, ab 1420 DM. *Madrid–Andalusien:* 12 Tage ab 590 DM. *Sardinien:* 15 Tage ab 745 DM. *Korsika:* 10 Tage ab 960 DM. *Sonderflüge Ägypten* incl. Athen, 14 Tage einschl. Assuan und Luxor, ab 1298 DM. *Sonderflüge Griechenland:* 14 Tage Rundreise incl. Kreta 894 DM. 14 Tage Athen und Insel Rhodos 798 DM. *Sonderflüge Rhodos, Tripolis, Luxor:* 16 Tage Rhodos ab 788 DM, 16 Tage Tripolis ab 798 DM, 14 Tage Ägypten ab 955 DM. *Flugreise nach USA:* 24 Tage vom 8.–31. 5. 1959, alles incl. 6155 DM. *Flugreisen ab Berlin* nach Oberbayern, Tirol, Kärnten, ital. Riviera, ital. Adria und Mallorca lt. Sonderprospekt.

„Club"-Sonderflüge nach USA und zur Karibischen See

Am 18. Oktober fliegt die ADAC-REISE mit einer von der KLM gecharterten 60-sitzigen Lockhead-Constellation nach New York (zwei Übernachtungen) und weiter bis Curaçao, von wo aus die Wunderwelt der karibischen Inseln Jamaika, Portoriko, Haiti, Kuba u. a. in 15-tägiger Reise erlebt wird. Preis der Reise „alles incl." 3500 DM. Interessenten werden gebeten, sich jetzt schon zu melden und Sonderprospekte zu verlangen.

ADAC fliegt nach Belgisch-Kongo und Südafrika

Im November startet wieder der traditionelle Belgisch-Kongo-Flug. Zu gleicher Zeit wird eine ADAC-Gruppe auch nach Südafrika fliegen. Interessenten bitten wir, Spezialprospekte anzufordern.

Für passionierte Jäger unter den ADAC-Mitgliedern

Zur Jagd nach Franz.-Äquatorialafrika führt ein Programm der ADAC-REISE in Zusammenarbeit mit der AIR FRANCE unter Leitung eines deutschen Oberförsters, der das Land seit Jahrzehnten kennt. Anmeldungen können laufend abgegeben werden, und die ADAC-REISE wird die einzelnen Interessenten zusammenführen. Der Preis kann dadurch niedriger gehalten werden und beläuft sich z. B. bei zwei Jägern, einem Touristen und einem Jagdführer einschließlich Flug ab Frankfurt bis Brazzaville und zurück „alles inclusive" je Person und 3 Wochen auf nur 6250 DM. Bitte Sonderprospekt anfordern.

Ferien im Sattel

Eine „Pauschalreise zu Pferde" führt durch das burgen- und schloßreiche Kärntner Land sowie das Gebiet des Wörther Sees. 14 Tage ab Salzburg, „alles inclusive", für nur 710 DM. Bitte viersprachigen Sonderprospekt anfordern.

SABAUDIA, eine Entdeckung für Kenner

Reizender kleiner Ferienort am Tyrrhenischen Meer, ca. 100 km südlich von Rom. Gut eingerichtete, erhöhte Bungalows (für 2 bis 4 Personen) in großem Park, etwa 60–100 m zum Strand, Vierbettzimmer (2 Betten und 2 Couches) mit Waschgelegenheit. Wäsche wird gestellt. Mahlzeiten im Restaurant. Mindestaufenthalt 8 Tage, keine Hunde. *Preis: Vollpension* bei 2 Personen je 3850 Lire; bei 3 Personen 3575 Lire; bei 4 Personen 3300 Lire. *Halbpension* bei 2 Personen 3250 Lire; bei 3 Personen 2975 Lire; bei 4 Personen 2700 Lire.

Bungalow-Aufenthalt am Gardasee

Unter anderem haben wir auch 1 km von Riva entfernt in einer anmutigen Bucht Bungalows anzubieten, 2–4 Personen in Wohn-Schlafzimmern, elektrisches Licht, fließendes Wasser, Brause, WC. Auch Zweibettzimmer mit fließendem Wasser im Hauptgebäude. Schattiger Autoabstellplatz. *Vollpension pro Person und Tag: Vor- und Nachsaison* – bei 2 Personen 1500 Lire; bei 3 Personen 1400 Lire; bei 4 Personen 1300 Lire. *Hauptsaison* – bei 2 Personen 1700 Lire; bei 3 Personen 1600 Lire; bei 4 Personen 1500 Lire zuzüglich 15 % Bedienung, Kurtaxe. Mindestaufenthalt in der Vor- und Nachsaison 3 Tage, Hauptsaison 7 Tage. Sonderpreis ab Ostern bis einschl. Pfingsten! Vollpension pro Person für 3 Tage 4350 Lire; 7 Tage 9800 Lire einschließlich 15 % Bedienung und Kurtaxe.

Hotelpauschalen in Italien

(alle Preise pro Person und Tag bei Doppelzimmer)

IGEA MARINA/Adria. 10 km nördlich Rimini, kleiner, aufstrebender Badeort mit schönem Feinsandstrand.

Haus 1. Neuerbautes, modern eingerichtetes Haus mit kl. Garten, etwa 100 m vom Strand. Vollpensionspreis, „alles inclusive", vom 10. 7. bis 31. 8. 1959 etwa 19,15 DM; vom 25. 6. bis 9. 7. 1959 etwa 16,80 DM; übrige Zeit etwa 13,10 DM. Bei Unterbringung im Nebenhaus vom 10. 7. bis 31. 8. 1959 etwa 15,75 DM; vom 25. 6. bis 9. 7. 1959 etwa 14,75 DM; übrige Zeit etwa 11,10 DM.

Haus 2. Eine gepflegte, gut eingerichtete Familienpension in ruhiger Lage, etwa 150 m vom Strand entfernt. Vollpensionspreis, „alles inclusive", vom 1. 7. bis 25. 8. 1959 etwa 12,10 DM; übrige Zeit etwa 9,40 DM.

GABICCE MARE/Adria. Ein ruhig gelegener, hübscher Badeort zwischen Rimini und Pesaro, abseits der Hauptdurchgangsstraße am Fuße des Monte Gabicce.

Haus 1. Eine Gruppe von gut eingerichteten Hotel-Villen, in Gärten gelegen, etwa 10 m vom Strand entfernt. Vollpensionspreis, „alles inclusive", vom 6. 7. bis 29. 8. 1959 etwa 18,80 DM; 30. 8. bis 10. 10. 1959 etwa 13,40 DM; übrige Zeit etwa 12,10 DM.

PESARO/Adria. An Kunstschätzen, Palästen und Kirchen reiche Stadt und beliebter Badeort, 3 km langer, breiter Feinsandstrand und waldreiches Hinterland.

Haus 1. Erstklassiges Haus mit jedem Komfort, etwa 20 m vom Strand entfernt. Tennisplatz, Minigolf, Menü nach Wahl. Alle Zimmer haben Balkon und Dusche. Vollpensionspreis, „alles inclusive", vom 11. 7. bis 29. 8. 1959 etwa 26,80 DM; vom 1. 6. bis 10. 7. 1959 etwa 16,10 DM; vom 1. bis 15. 9. 1959 etwa 14,10 DM.

PIETRA LIGURE/Riviera di Ponente. Zwischen Savona und Alassio an der italienischen Blumenriviera. Aufstrebender Badeort mit schönem Sandstrand.

Haus 1. Neu erbautes Haus, direkt am Strand gelegen. Vollpensionspreis, „alles inclusive", vom 1. 7. bis 31. 8. 1959 etwa 18,45 DM; vom 1. 6. bis 30. 6. und 1. 9. bis 30. 9. 1959 etwa 15,40 DM; übrige Zeit etwa 11,75 DM.

Haus 2. Gut eingerichtete, gepflegte Pension, deutsche Leitung, absolut ruhig, weiter Fernblick. Vollpensionspreis, „alles inclusive", vom 1. 7. bis 31. 8. 1959 etwa 16,10 DM; vom 1. 6. bis 30. 6. und 1. 9. bis 30. 9. 1959 etwa 13,40 DM; übrige Zeit etwa 12,10 DM.

LIDO DI CAMAIORE, an der toskanischen Küste. Eleganter Badeort unmittelbar bei Viareggio gelegen mit 3 km langem und bis 80 m breitem Sandstrand. Ausgedehnte Pinienwälder.

Haus 1. Gutgeführtes, neuerbautes Haus mit jedem Komfort, in deutschem Besitz, etwa 100 m vom Strand entfernt, Menü nach Wahl, Vollpension „alles inclusive", pro Person und Tag vom 1. 7. bis 31. 8. 1959 etwa 24,15 DM; übrige Zeit etwa 18,10 DM.

Österreich

ALM bei Saalfelden/Österreich. Liegt in einem breiten, sonnigen Kessel, am Fuße des Steinernen Meeres. Idealer Ausgangspunkt für Autoausflüge zum Großglockner, Krimml-Wasserfälle, Königssee und Salzburg.

Haus 1. Einfaches, gut eingerichtetes Landhaus mit reichhaltiger, bester Küche. Ganzjähriger Preis für Vollpension etwa 10,70 DM.



Endlich!

Keine Irrfahrten mehr in fremden Städten!

Ein neuartiger Atlas mit sechsfarbigen, übersichtlichen Stadtplänen der 40 größten deutschen Städte · Eingezeichnet: Markante Gebäude, wichtige Industriewerke, Straßenbahnlinien, Einbahnstraßen, Autobahnzubringer · Straßenverzeichnisse, die selbst die Lage kleinster Gassen angeben.

Weniger Zeitverlust auf Geschäfts- und Urlaubsreisen!

Weiterer Inhalt: Große Deutschland-Straßenkarte · 10 Sonderkarten deutscher Feriengebiete in allen Einzelheiten bis zum Sessel-Lift · Verzeichnis deutscher Campingplätze.

Robuster Halbleinen-Einband mit besonderer Stoßkante und abwaschbarer Lackierung

Nur 7,90

Übrigens – eine sehr alte und sehr nützliche Lebensregel:

Tu es gleich!

Bestellschein Auf Postkarte geklebt oder im Briefumschlag als Drucksache (notfalls unfrankiert) an VERLAG HANS KÖNIG, Frankfurt, Raabestr. 6

Ich bestelle zur Auslieferung durch Buchhandlung ____________

bzw.

Ich bestelle zur Direktauslieferung per Nachnahme

____ CALTEX Städte- und Reise-Atlas à DM 7,90 ____________ Unterschrift

____

Name (in Blockbuchstaben)

____

Ort, Kreis, Straße (in Blockbuchstaben)

Schlösser im Kärntnerland

5 km vom Wörthersee haben wir ein Schloß entdeckt, das wirklich beglückend ruhig in einer herrlichen Landschaft liegt, inmitten uralten Baumbestandes mit einem weiten Blick ins Tal bis hinüber an die Karawanken. Vorsaison Übernachtung und Frühstück ca. 5,80 DM, Nachsaison ca. 7,50 DM.

Preisschlager für junge ADAC-Mitglieder

In einem Schloß bei Klagenfurt/Kärnten bieten sich jungen ADAC-Mitgliedern Gemeinschaftsschlafräume (Damen und Herren getrennt) mit Vollpension zu einem Preis von ca. 7,80 DM an (Doppelzimmer ca. 8,50 DM). Behagliche Aufenthaltsräume, schöner Park in herrlicher Landschaft. Reichhaltige Verpflegung. Nur 5 km vom Wörthersee. Laufende Bus-Verbindung zum See. – Die Zeit vom 31. 7. bis 22. 8. 1959 ist bereits belegt.

AMEROPA-Bahnreisen nun auch für ADAC-Mitglieder

die Urlaub vom Auto nehmen wollen! Bei der ADAC-REISE und allen Gau-Dienststellen können ab sofort auch AMEROPA-Bahnreisen gebucht werden. Viele 100 Reiseziele in alle gesuchten Feriengebiete des In- und Auslandes zeigt der neue AMEROPA-Prospekt.

WICHTIGE CLUBMITTEILUNGEN

Ehrenpräsident Sporer 75 Jahre



Dipl.-Ing. Ludwig Sporer begeht am 8. April seinen 75. Geburtstag. In zwei schwierigen Zeitabschnitten der neueren deutschen Geschichte hat er sich der Kraftfahrt zur Verfügung gestellt. Nach dem ersten Weltkrieg befaßte er sich mit der Kraftfahrausbildung und der Organisation des Fahrschulwesens in Bayern. Nach dem zweiten Weltkrieg leitete er als Präsident die Wiederbegründung des ADAC. Diese Aufgabe war wohl die schwerste, die Ehrenpräsident Sporer in seinem arbeitsreichen Leben erfolgreich löste. Durch seinen Einfluß bei den Behörden erreichte er es, daß der ADAC als erster Club in den westlichen Besatzungszonen wieder zugelassen wurde und seine Arbeit wieder aufnehmen konnte. Neben seinen Aufgaben, die Ehrenpräsident Sporer heute im ADAC wahrnimmt, wirkt er maßgebend im bayerischen Fahrschulwesen.

ADAC-Mitgliederbeitrag

Wir bitten diejenigen unserer Mitglieder, deren ADAC-Beitrag am Ersten eines der kommenden Monate fällig wird, höflichst, davon Kenntnis zu nehmen, daß wir im Laufe des der Fälligkeit vorangegangenen Monats eine Beitragsrechnung zusenden werden.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie dann unter Benützung der der Rechnung angehefteten Zahlkarte Ihren Beitrag möglichst auf unser

Postscheckkonto München 12 27

überweisen würden.

Selbstverständlich bleibt es jedem Mitglied, das seine neue Mitgliedskarte vor Fälligkeit benötigt, überlassen, den Jahresbeitrag früher zu überweisen. Die neue Mitgliedskarte wird dann nach Eingang des Beitrages zugestellt.

Bankverbindungen: Dresdner Bank AG, München, Promenadeplatz 7; Deutsche Bank AG, Filiale München, Neuhauser Str.; Bayerische Gemeindebank, München, Brienner Straße.

Bitte, vermerken Sie bei Geldüberweisungen oder beim Schriftverkehr mit der unterfertigten Abteilung immer:

Name – Mitgliedsnummer – Gau – Fälligkeitsmonat.

Ihre Mitgliederabteilung

Sicherheit wird mitgeliefert

HB-EA 553

Isabella TS

Die beste Sicherung für die Insassen bietet ein Auto, das in jeder Fahrsituation unbedingt zuverlässig ist. In scharfen Kurven, auf welligen oder schlüpfrigen Straßen wollen Sie Ihren Wagen genau so sicher in der Hand haben wie auf griffig-trockener Autobahn. Isabella TS bleibt in jeder Fahrsituation fügsam unter Ihrer Kontrolle. Die viel bewunderte Straßenlage, wirkungsvolle Bremsen und spritzige Beschleunigung – das sind Pluspunkte der Isabella TS.

Isabella 60 PS ab DM 6980,-
Isabella TS 75 PS ab DM 8080,-



CARL F. W. BORGWARD GMBH · BREMEN

Lieferung der ADAC-Motorwelt

Jedes ADAC-Mitglied erhält die „ADAC-Motorwelt" im Dauerbezug durch die Post geliefert. Bleibt einmal ein Heft wirklich aus, so bitten wir, beim Briefträger oder zuständigen Postamt zu reklamieren.

Was ist zu tun, wenn Sie umziehen?

a) Wenn die neue Wohnung im Bereich Ihres bisherigen Postamtes liegt, so können Sie bei der Post einen „Nachsendungsantrag" stellen.

Das Postamt liefert die „Motorwelt" dann ohne Unterbrechung an Ihre neue Anschrift und teilt uns außerdem Ihre neue Anschrift mit, so daß Sie uns nicht extra von Ihrem Umzug benachrichtigen müssen.

In diesem Falle ist *keine* Überweisungsgebühr an die Post zu bezahlen.

b) Wenn die neue Wohnung im Bereich eines anderen Postamtes liegt, so können Sie genauso verfahren wie unter a) bereits ausgeführt, jedoch ist in diesem Falle eine Überweisungsgebühr von DM 0,60 an die Post zu bezahlen.

Wenn Sie die Gebühr von DM 0,60 an die Post nicht bezahlen wollen, so bitten wir Sie, *uns* Ihre neue Anschrift mitzuteilen, aber so rechtzeitig, daß Ihre Meldung bis zum 25. eines Monats bei uns eingegangen ist, damit die Neueinweisung für den nächsten Monat noch erfolgen kann.

Bei vorübergehender Abwesenheit
(z. B. Urlaub, Kur- oder Krankenhausaufenthalt).

In diesen Fällen empfehlen wir, weder bei der Post noch bei der ADAC-Mitgliederabteilung einen Nachsendeantrag zu stellen, weil die Erfahrung gezeigt hat, daß die Um- und Rückmeldungen zu verwaltungstechnischen Schwierigkeiten und Verzögerungen in der Lieferung führen.

Ihre Mitgliederabteilung

Fragen des Straßenrechts

Im April-Heft der Rechtszeitschrift des ADAC „Deutsches Autorecht" behandelt Oberregierungsrat Dr. Groebe, Coburg, Fragen des Straßenrechts, insbesondere das neue Bayerische Straßen- und Wegegesetz. Ferner befaßt sich Amtsgerichtsrat Dr. Göhler, Marl/Westf., mit der Sorgfaltspflicht des Linksabbiegers gegenüber nachfolgendem Verkehr.

Das „Deutsche Autorecht" erscheint monatlich und kann zum vierteljährlichen Bezugspreis von 6,– DM zuzüglich Zustellgebühr sowohl bei allen Postämtern als auch bei allen Buchhandlungen des Bundesgebietes oder direkt bei der ADAC-Verlagsgesellschaft mbH, München 22, Königinstraße 9, bestellt werden.

Mädchen für alles: Die ADAC-Straßenwacht



Ein Reiseflugzeug im Schlepp der ADAC-Straßenwacht, das erlebte der Autobahnabschnitt Hamburg-Hannover. Mit einer viersitzigen Cesna war Fabrikdirektor Gustav Borup aus Kopenhagen, begleitet von seinem Landsmann Andreas-Werner Andreesen, nach Hamburg unterwegs. Über der Lüneburger Heide geriet die Maschine in eine dichte Nebelwand, so daß dem Piloten nichts anderes übrig blieb, als auf der Autobahn zu landen. Bei Kilometerstein 58,5 in der Nähe der Raststätte Brunautal (Landkreis Soltau) setzte die Maschine sicher auf und wurde dann von der ADAC-Straßenwacht zur Raststätte geschleppt. „Dem Helfer des ADAC und der deutschen Polizei haben wir sehr zu danken", meinte der Pilot. „Sie haben uns mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Wir waren sehr angenehm überrascht."

Diese neueste Hilfeleistung der ADAC-Straßenwacht zeigt, daß die gelben Gespanne sich nicht nur als Engel der Autobahn und Landstraße bewähren, sondern auch als hilfreiche „Mädchen für alles".

Foto: Malzorec

Neue Leistung für Mitglieder

Die ADAC-Kameradschaftshilfe ist eine vom Kameradschaftsgeist getragene, soziale Einrichtung freiwilliger Art für die Folgen von Kraftfahrzeugunfällen. Bisher wurden unter bestimmten Voraussetzungen nur bei Personenschäden Beihilfen geleistet. Durch Beschluß des ADAC-Verwaltungsrates ist die Freiwillige Kameradschaftshilfe erweitert worden. Nunmehr können auch Clubmitglieder Zuschüsse für Sachschäden erhalten, die durch Wild am eigenen Fahrzeug verursacht werden.

Der Antrag auf Gewährung einer Entschädigung ist an die ADAC-Hauptverwaltung, Referat Freiwillige Kameradschaftshilfe, innerhalb eines Monats unter Vorlage eines genauen Unfallberichtes und der Reparaturkostenrechnung einzureichen. Der Unfall ist sofort der zuständigen Polizeidienststelle zu melden; dem Antrag ist eine entsprechende Bescheinigung beizufügen.

Eine Entschädigung wird nur dann gewährt, wenn a) das Mitglied oder den berechtigten Fahrer kein Verschulden trifft, b) die Schäden am Fahrzeug nicht durch eine Versicherung (Kasko) gedeckt sind, c) für die Schäden kein Dritter zu haften hat und d) das Mitglied seiner Verpflichtung der Beitragszahlung vor Eintritt des Schadensereignisses nachgekommen ist.

Auf die Beihilfe besteht kein Rechtsanspruch; für die Bemessung der Höhe der Entschädigung finden weitgehend die Grundsätze der Billigkeit Anwendung.

ADAC-Mitgliedern kann unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und soweit sie nicht auf andere Weise Ersatz ihres Schadens erlangen können, eine einmalige Zuwendung bis zu 2500 DM bewilligt werden. Entstandene Schäden bis zu 200 DM fallen nicht unter diese Leistung und sind demnach vom Geschädigten selbst zu tragen.

Die Zahlung der Beihilfe erfolgt nach Eingang und Prüfung der benötigten Unterlagen wie Unfallbericht, Bescheinigung der Polizei, Original der Reparaturkostenrechnung und dem Nachweis, daß nicht anderweitig Schadenersatz geleistet wird.

Wagen aus dem Straßengraben geborgen

Wieviel Mühe und Zeitaufwand hinter diesen wenigen Worten steckt, schreibt uns Herr Hans Zimmermann aus Hamburg:

„Von einer Sonntagsfahrt heimkommend, saß ich mit meinem VW plötzlich im Graben fest, als Ihr Clubmitglied, Herr Ludwig Lorenz, Neumünster, mit seinem Wagen vorbeikam. Er hielt sofort und bot mir seine Hilfe an. Mit Unterstützung seines Beifahrers gelang es dann schließlich, meinen Wagen wieder fahrbereit zu machen, worüber ich hocherfreut war, denn ohne diese Hilfe wäre ich allein nie freigekommen. Meine Frau und ich waren über dieses kameradschaftliche Verhalten sehr erfreut und möchten Sie vielmals bitten, Herrn Lorenz nochmals unseren herzlichsten Dank auszusprechen, ebenso dem mir namentlich unbekannten Beifahrer."

Für vorbildliche Hilfsbereitschaft konnten wir die Herren Hans Baustian, Schotten, und Roland Wuttke, Oelde, mit der Plakette für 100 Hilfeleistungen auszeichnen. Die Plakette für 50 bestätigte Hilfeleistungen wurden unseren nachstehenden fünf Mitgliedern verliehen: Otto Badergoll, Clausthal-Zellerfeld; Walter Hafstein, München; Gerhard Naujeck, Sörup; Rudolf Skalitzky, Landshut; Max Schmitz, Bonn.

22 Mitarbeitern wurde für ihr kameradschaftliches und hilfsbereites Verhalten im Straßenverkehr für 20 Hilfeleistungen die goldene Plakette verliehen: Fritz Bauer, Dettenhausen; Erwin Bombien, Castrop-Rauxel; Eberhard Bondick, Büren; Karl Gegner, Nürnberg; Gerhard Grobe, Bettmar; Otto Harlander, Altötting; Hans Hochenrieder, Rosenheim; Josef Kassung, Koblenz-Lützel; Ernst-Alfred Kienast, Würzburg; Richard König, Nellingen; Hermann Maaß, Welper/Ruhr; Michael Mathes, Haid b. Sulzbach-Rosenberg; Helmut Moder, Lauingen; Fritz Neumann, Mannheim; Walter Neumann, Blickstedt; Severin Peters, Aachen; Gerhard Sendel, Brunsbüttelkoog; Paul Schütze, Achern; Horst Stacks, Berlin-Steglitz; Horst Walker, Ulm; Ferdinand Weber, Peiting; Wolfram Wolfrum, München. Unsere Anerkennung gilt außerdem 25 Mitgliedern, die die silberne Plakette für zehn Hilfeleistungen und 30 Helfern, die die bronzene FKD-Plakette für fünf Hilfeleistungen in diesem Monat erhalten werden.

Neuer ADAC-Hotelführer erschienen

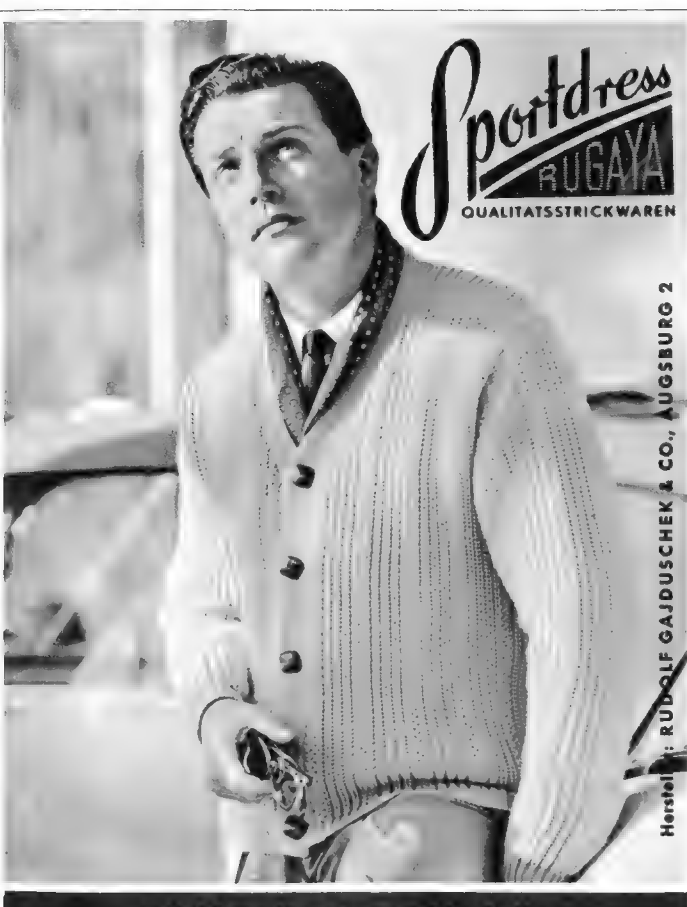
Mit dem neu erschienenen ADAC-Hotelführer erfüllt der ADAC einen vielfachen Wunsch der Mitglieder nach einem Verzeichnis guter vom ADAC empfohlener Hotels und Gaststätten. Das neueste Verzeichnis enthält über 3000 Hotels und Gaststätten, angefangen von der Luxusklasse bis zum einfachen, aber guten und empfehlenswerten Landgasthof. Alle Unterkünfte hat der ADAC sorgsam geprüft; es ist im Interesse der Mitglieder eine strenge Auslese getroffen worden. Trotzdem bleibt für jedes Mitglied eine große Auswahl, für jeden Geldbeutel und für jeden Geschmack.

Der neue ADAC-Hotelführer ist zum Preis von 1,50 DM bei der Hauptverwaltung in München 22, Königinstraße 9–11 a, und bei allen ADAC-Gaugeschäftsstellen zu haben.

Nicht jede Auslandsreise

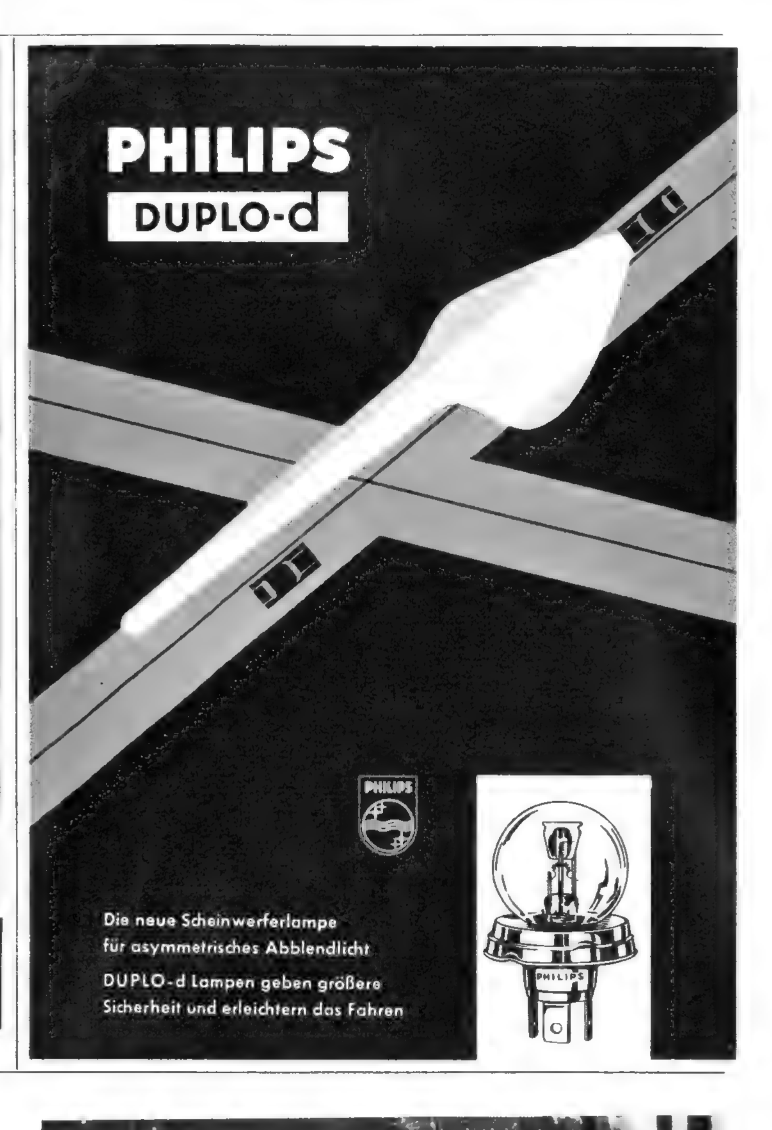
ist eine Urlaubsreise. Ob Sie nun beruflich oder privat ins Ausland fahren, immer müssen Sie damit rechnen, daß Sie mit ausländischen Ärzten, Apotheken oder gar Krankenhäusern ungewollte Bekanntschaft machen! Dann ist guter Rat teurer als zu Hause! Schließen Sie deshalb rechtzeitig vor Beginn der Reise unsere Spezialversicherung von Krankheitskosten im Ausland ab! Das kostet **wöchentlich 1.80 DM;** dafür decken wir Ihre Krankheitskosten im Ausland bis zu **1500.– DM;** diese Summe können Sie beliebig vervielfachen. Verlangen Sie die Police per Nachnahme; nennen Sie uns Beginn der Reise, Dauer und Ziel (Land oder Länder), Ihre genaue Anschrift, Geb.-Datum und die gewünschte Versicherungssumme. Wir schicken Ihnen die Police unverzüglich.

Volkswohl
KRANKENVERSICHERUNG
Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit
HAUPTVERWALTUNG
DORTMUND
RUHRALLEE 92



30 chice, bequeme Modelle für »Sie« und »Ihn« am Steuer

IN GUT GEFÜHRTEN FACHGESCHÄFTEN!



Das Autofahren beginnt in der Kurve!

Haben Sie die Nerven, mit hoher Geschwindigkeit in die Kurve zu gehen? Dann wissen Sie, was Autofahren heißt und wo die Technik der Kühnheit eine Grenze setzt. Nehmen Sie mit der gleichen Geschwindigkeit in einem Citroën die Kurve, dann müssen Sie umlernen. Die an sich schon hohe Kurvensicherheit des Frontantriebs ist durch die Luftfederung und durch die geradezu unwahrscheinliche Bodenhaftung des neuen Citroën vollkommen geworden. Wo selbst sportliche Fahrzeuge Seitensprünge machen, bleibt der Citroën unbeirrbar in seiner Spur.







Fahren ohne Gefahren

DS 19 75 PS · 1,9 l · DM 12100,- **ID 19** 66 PS · 1,9 l · ab DM 8990,-

Fordern Sie das meisterhaft geschriebene Citroën-Büchlein *„Umgang mit einer Göttin"* von Alexander Spoerl gegen eine Schutzgebühr von DM 1,- (Briefmarken oder Postscheck Köln Nr. 5011) an: CITROËN Automobil AG, Köln-Lindenthal, Aachener Straße.

Carnets und Triptiks löschen

Der ADAC bittet alle Inhaber von Grenzdokumenten, bei ihren Auslandsfahrten doch daran zu denken, Triptiks und Carnets löschen zu lassen. Damit ersparen die Besitzer von Grenzdokumenten sich und dem ADAC viele Unannehmlichkeiten.

Gute Karten – treue Begleiter

Ob geschäftlich oder zur Erholung auf Reisen, verläßliche Karten erhöhen in jedem Fall den Genuß. Der ADAC hält für seine Mitglieder folgende Straßenkarten, Atlanten, Reise-, Camping- und Sprachführer zu den genannten Vorzugspreisen bereit:

		DM
BENELUX		
AIT-Straßenkarte 1:500 000, Nr. 5 Benelux		4,50
DEUTSCHLAND		
ADAC, Campingplätze in Deutschland, vom ADAC empfohlen		1,50
ADAC-Hotelführer Deutschland (erscheint April 1959)		1,50
ADAC-Straßenzustandskarte 1:1 000 000		1,80
AIT-Straßenkarte 1:500 000	je	4,50
Nr. 18 Süddeutschland Nr. 19 nördl. Bundesrepublik		
Nr. 20 sowj. besetzte Zone		
Baedekers Autoführer Deutschland, Bd. 1 (ADAC-Mitglieder-Ausgabe)		15,—
EUROPA		
ADAC, Camping zwischen Main und Mittelmeer (erscheint Anfang April)		4,50
ADAC, Mit Auto und Ski in die Alpen		4,—
ACI-Auto-Atlas Europa 1:1 800 000		10,—
AIT-Sprachführer für Touristen (8sprachig)		—,50
FRANKREICH		
AIT-Straßenkarte 1:500 000	je	4,50
Nr. 4 Nordwestfrankreich Nr. 6 Ostfrankreich-Schweiz		
Nr. 7 Seealpen-Côte d'Azur Nr. 8 Loire-Pyrenäen		
ITALIEN		
ACI-Auto-Atlas Italien 1:500 000		10,—
ACI-Straßenzustandskarte 1:1 000 000		3,—
AIT-Straßenkarte 1:500 000	je	4,50
Nr. 14 Oberitalien Nr. 15 Mittelitalien		
Nr. 16 Unteritalien Nr. 17 Sizilien-Sardinien		
TCI-Kartenwerk 1:200 000 (28 Blätter)	je	3,—
ÖSTERREICH		
ÖAMTC-Straßenzustandskarte 1:625 000		1,80
ÖAMTC-Reisehandbuch Österreich		3,50
POLEN		
CUGK-Straßenkarte 1:1 000 000		2,80
SCHWEDEN		
KAK-Straßenkarte 1:1 750 000		4,50
RCK-Camping-Boken		4,—
SCHWEIZ		
ACS-Straßenkarte 1:400 000		1,80
AIT-Straßenkarte 1:500 000 Nr. 6 Ostfrankreich-Schweiz		4,50
ÖAMTC-Reisehandbuch Schweiz		2,—
TCS-Straßenzustandskarte 1:300 000		1,80

Die Lieferungen erfolgen gegen Voreinsendung spesenfrei oder per Nachnahme unter Berechnung der Versandkosten. – Weitere interessante Titel – auch für außereuropäische Gebiete – nennt unser Touristik-Merkblatt G 1, das auf Anforderung bei den Gaugeschäftsstellen und der ADAC-Hauptverwaltung, München, Königinstraße 9–11 a, kostenlos erhältlich ist.

Hauptstadt Berlin

Gerade im richtigen Augenblick ist eine kleine interessante, und jedem zu empfehlende Sonderbroschüre erschienen mit dem Titel „Hauptstadt Berlin". In einer Fülle imponierender Schaubilder, untermalt von interessantem Text, werden überaus anschaulich alle Probleme Berlins, dieser vielgeprüften und vielgeliebten Hauptstadt, in den Blickpunkt gestellt. Dabei findet jeder vieles, was ihm, sollte er ein alter Berliner sein, neu und wissenswert ist. Jedem, der nach Berlin reist – und Berlin ist mehr als eine Reise wert – ist dieses kleine Büchlein ein unentbehrlicher Begleiter. Es ist erschienen im Erich Schmidt Verlag, Berlin W 35, Genthiner Straße 30 g, und kostet zwei Mark.

„Berlin im Wandel der Geschichte" nennt sich die neue IRO-Landkarte, die ein geographisch-kartographisches Bild der Lage der deutschen Hauptstadt inmitten der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands vermittelt. Professor Dr. G. Fochler-Hauke hat es vorzüglich verstanden, zur Berlin-Frage eine gute Landkarte zu entwerfen. Übersichtlich dargestellt sind die Verkehrsverbindungen, der Warenverkehr, die Entwicklung der Bevölkerung, und der Beschäftigten. In geschichtlicher Hinsicht vermitteln einige Darstellungen einen wertvollen Rückblick an vergangene Zeiten. Größe der Karte: 86 × 118 cm, Preis 6,– DM (IRO-Verlag, München 12).



REI *dabei* — *fein heraus*



REIse-Tips für Autofahrer
Dem Wasser der Scheibenwaschanlagen zugesetzt, sorgt REI sofort für „klare Sicht"

Geschäftsfahrt nach Kassel.
Uhrzeit: fünf vor elf. Da passiert es: Panne!
Werkzeugkasten ... Wagenheber ... Schraubenschlüssel.
Um Viertel nach elf: geschafft! Aber die Hände sind glitschig
und ölverschmiert ... REI dabei? Fein heraus!
Wie gut, daß Sie immer daran denken: unterwegs REI dabei!
Im Handschuhkasten ist Platz für REI.
Denn REI in der Tube heißt REIse-Reinlichkeit!

REI in der Tube — wenig Platz — viel Reinlichkeit!



REI *in der Tube* für Menschen unterwegs!

Preis: Tube DM 1,20

HAMMESFAHR-Reifenbesohlung

Seit 20. Januar 1959 zu **STARK ERMÄSSIGTEN PREISEN** trotzdem gleichzeitig erheblich verbesserte Materialqualität. Neue, noch griffigere und langlebigere Profile. Mehr als 120 verschiedene Reifendimensionen werden von uns besohlt!



PKW → Z-59



← PKW RS 10% Aufschlag

Preise der wichtigsten Größen in Z, F und St-Profil:

Rollerreifen	PKW-Reifen		LKW-Reifen	
4.00 - 8 14,–	4.40 - 8 14,–	4.25 - 15 20,–	6.00 - 18 42,–	12.00 - 20 204,–
4.00 - 10 16,–	4.40 - 10 16,–	5.60 - 15 22,–	6.00 - 20 50,–	13.00 - 20 253,–
3.50 - 12 16,–	4.80 - 10 18,–	5.90 - 15 26,–	6.50 - 20 64,–	14.00 - 20 277,–
	5.20 - 10 20,–	6.40 - 15 30,–	7.00 - 20 73,–	
	4.40 - 12 20,–	6.70 - 15 38,–	7.50 - 20 85,–	12.00 - 22 215,–
	5.20 - 12 20,–	5.00 - 16 23,–	8.25 - 20 98,–	14.00 - 22 298,–
	5.60 - 13 20,–	5.50 - 16 29,–	9.00 - 20 122,–	
	5.90 - 13 23,–	6.00 - 16 40,–	10.00 - 20 143,–	
	6.40 - 13 27,–	6.50 - 16 45,–	11.00 - 20 158,–	

für **schlauchlose Reifen** erhöhen sich die vorstehenden Preise um 10%. **Weißwandreifen** erfordern ebenfalls einen Zuschlag von 10%.

ACHTUNG!
Wir kaufen auch Ihre abgefahrenen, noch besohlungsfähigen Reifen zu höchsten Tagespreisen. Fordern Sie Preisliste an!

← PKW u. LKW MS 10% Aufschlag

6 Monate Garantie
Für Decken, die wir besohlen, übernehmen wir im Bundesgebiet die reinen **Frachtgutkosten** hin und zurück, bei Sendungen bis zu 12 kg die Expreßgutkosten.
Ihr besonderer Vorteil ist, daß Sie sich anhand der Reifennummern bei Rücklieferung davon überzeugen können, daß Sie **Ihre eigenen Decken** wiedererhalten.
Jeder Hammesfahr-besohlte Reifen ist fabrikmäßig genauso ausgewuchtet und gekennzeichnet wie ein neuer Reifen.
Alle gängigen PKW- und LKW- Dimensionen können besohlt werden.
Wir liefern auch **besohlte Decken einschließlich Unterbau.**
Bitte, fordern Sie unsere Preisliste und Versandpapiere an.

HAMMESFAHR

Westdeutsche Bereifungs-Gesellschaft m.b.H. · Essen (Ruhr)
Altendorfer Straße 40 B · Fernsprecher 3 08 51/53 · Station: Essen-Hbf.

LKW-St. →



LKW-F →



LKW- → Gigant 10% Aufschlag



Der Fahrzustand aus der Froschperspektive
Straßen letzter Unart. Wie reagieren der Wagen und seine Aggregate bei wechselnden Geschwindigkeiten? Wichtig genug, das zu wissen und zu beachten. Man kann es auf dem Schüttelprüfstand in der OPEL-Versuchsabteilung. Dort ist es möglich, alle Bewegungsphasen zu fotografieren — von unten, bei jeder Fahrgeschwindigkeit, jeder Belastung, jedem Straßenbelag. Solch einen Prüfstand gibt es nur bei OPEL.
Die Geräuschbildung des Wagens und das Schwingungsverhalten der Achsen, Federn, der Reifen, der Lenkung — alles läßt sich aus der Froschperspektive besser beobachten, genauer analysieren und meßtechnisch erfassen.
Das Ergebnis finden Sie bei jedem OPEL-Wagen: im optimalen Fahrkomfort und einer Straßenhaftung, wie man sie suchen muß.
OPEL
der Zuverlässige
ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN





OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E.V. UND DES AUTOMOBIL- UND TOURING-CLUB SAAR IM ADAC

APRIL 1959 12. JAHRGANG HEFT 4

AUS DEM INHALT

HERAUSGEBER:
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, München 22, Königinstr. 9–11a, Tel. 28631

VERLAG:
ADAC-Verlags-GmbH., München 22, Königinstraße 9–11a
Postscheckkonto: München 73665

Chefredakteur:
Willi Wieczorek
Redaktion:
Heribert Lechner

Die ADAC-MOTORWELT ist das offizielle Organ des ADAC. Sie erscheint monatlich und wird allen ADAC-Mitgliedern ohne besondere Bestellung geliefert.

Unser Titelbild: Das ist die schönste Zeit für Autoreisen, wenn im Tal alles zu blühen beginnt und auf den Bergen die Schneefelder in der Frühlingssonne wie riesige Spiegel glitzern. Unser Titelbild, aufgenommen von Dr. Eberhard Seifert, zeigt die Auffahrt von Locarno zur Madonna dell Sasso am Lago Maggiore.

»Mischverkehr« im Bundeskabinett und im Bundestag

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

Was wir allgemein bei Behandlung unserer Straßenbau- und Straßenverkehrsprobleme unter „Mischverkehr" verstehen, dürfte bekannt sein. Wir sehen in dem Durcheinander unterschiedlichster Fahrzeuge, Pferdefuhrwerke, Fahrräder, Mopeds, Motorräder und Motorroller, Personenwagen, Liefer- und Lastwagen sowie Straßenbahnen und Omnibusse eine jener gefährlichen, vielleicht sogar die gefährlichste Ursache des mangelnden Funktionierens unseres Straßenverkehrs und damit darin auch den Hauptgrund für die Vielzahl der Unfälle auf unseren Straßen.

Daß nun für die Straße wirklich Entscheidendes getan werden muß, wird weder im Bundeskabinett noch im Bundestag bestritten. Die Frage, wie dieser fundamentale Übelstand beseitigt werden kann, ist jedoch seit Jahr und Tag in höchstem Maße umstritten.

Von seiten der Verkehrstechnik und der objektiven Verkehrspolitik liegen seit langem klare Vorschläge für eine Lösung dieser Probleme vor. Allerdings hat man sich bis auf den heutigen Tag nicht einigen können. Die bevorstehenden Diskussionen über den Straßenbauhaushalt und das seit langem angekündigte neue Straßenbaufinanzierungsgesetz werden diese Misere wieder offen zutage treten lassen. Daß es sich hierbei im Endeffekt nur um Geld handelt, um Gelder übrigens, die die Kraftfahrt seit vielen Jahren durch die Abgaben verschiedenster Art an Bund und Länder zahlt, ist allgemein bekannt. Zwar spricht man bereitwilligst von den Toten des Verkehrs, von dem unheilvollen Schaden, den der Motorfahrzeugverkehr der gesamten Volkswirtschaft zufüge, aber man ist nicht entschlossen, dem Verkehr das zu geben, was er braucht: Gute Straßen und ausreichenden Straßenraum. Statt dessen wird — wie bisher geschehen — experimentiert mit Schildern und Verboten, mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Mittelchen verschiedenster Art, wobei das letzte „Allheilmittel", die Drosselung des motorisierten Straßenverkehrs, zwar noch nicht offiziell gefordert, aber verschämt bereits angedeutet wurde. Wenn wir heute wieder allen Anlaß haben, recht pessimistisch zu sein, so deshalb, weil auch in diesem Jahr (und wann war dies bei den entscheidenden Diskussionen und Beschlüssen nicht der Fall!) unsere Verkehrspolitik im Rahmen der gesamten großen Politik, ja, der Weltpolitik, nur so viel Bedeutung hat wie das Zahnweh des Herrn Chruschtschow beim Besuch des englischen Ministerpräsidenten Macmillan. Andere soziale und volkswirtschaftlich bedeutsame Forderungen wurden und werden von allen Parteien ohne Wimpernzucken bewilligt. Nur bei den Forderungen der Kraftfahrt nach genügendem Verkehrsraum ist dies nicht der Fall. Das beweist, daß wir als Vertreter der Straße noch nicht die geschlossene Front gefunden haben, vor der die Parteien insgesamt kapitulieren müssen.

Es ist zur Genüge bekannt, daß der innerörtliche Verkehr etwa 80% der gesamten Unfälle verursacht. Man hat zwar inzwischen die innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt und überläßt daher das innerörtliche Verkehrsgeschehen sich selbst, ja, man denkt nicht einmal daran, den Gemeinden von den Abgaben der Kraftfahrt einen kleinen und bescheidenen Teil zuzuführen. Statt dessen hat die innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung einige erfreuliche statistische Ergebnisse gebracht. Nun denkt man daran (wir kommen auf der nächsten Seite darauf zurück), mit diesem Experiment auch im außerörtlichen Verkehr Erfolge zu erreichen, also mit Verboten zu operieren, wo einzig und allein das Gebot der Vernunft, ausreichend Straßen zu bauen, noch helfen könnte. Zitieren wir zum Schluß noch einen Satz aus der Korrespondenz „Straße und Wirtschaft" (Deutsche Straßenliga) vom 4. März: „Der Bund mit einer Baulast von 10% des Straßennetzes erhält 70% der Kraftverkehrsabgaben, die Länder mit einer Baulast von 20% des Straßennetzes erhalten 30% der Kraftverkehrsabgaben, die Kreise, Städte und Gemeinden mit einer Baulast von 70% erhalten vom Kraftverkehr keinen roten Heller."

Wer vermag angesichts solcher Tatsachen noch von Einsicht oder gar von Vernunft zu sprechen?

Fahren wir zu schnell?

Ein Kolloquium des Motor-Presse-Clubs im Beisein des Bundesverkehrsministers Dr. Seebohm

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

Gelegentlich seiner in Bad Godesberg/Bonn veranstalteten Generalversammlung, eröffnet durch eine Party der Deutschen Renault-Gesellschaft im Beisein des französischen Botschafters und abgeschlossen durch einen Vortrag des Public-Relations-Chef der ESSO, Herrn Wolfgang Oehme, über Mineralölwirtschaftsfragen im Kölner ADAC-Clubhaus, veranstaltete der Motor-Presse-Club (MPC) unter Leitung seines Präsidenten, des Chefredakteurs unserer ADAC-MOTORWELT, im Bonner Presseclub ein Kolloquium zum Thema „Fahren wir zu schnell?". Die Diskussion wurde durch den Bundesminister für Verkehr, Herrn Dr.-Ing. Dr. h. c. Hans Christoph Seebohm eröffnet, es folgten Beiträge der Herren Dir. Helmut Bönsch, BMW, Professor Dr. Nallinger, Daimler-Benz, Prof. Dr. Wagner, Universität Mainz, Prof. Dr.-Ing. Eberan von Eberhorst, Batelle-Institut Frankfurt, und Hans Bretz, Vize-Präsident des ADAC. – Die Redaktion

Nachdem am 1. September des Jahres 1958 auf der Autobahnstrecke Frankfurt–Heidelberg eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit 100 km/h eingeführt wurde, haben inzwischen auf Grund einer Empfehlung des Bundesverkehrsministers auch andere Länder ähnliche Beschränkungen eingeführt; soweit uns zur Zeit bekannt: Das Land Baden-Württemberg auf der Gefällstrecke am Aichelberg (80 km/h) sowie im Bereich Stuttgart–Karlsruhe (100 bzw. auf Gefällstrecken 80 km/h), das Land Bayern auf einer Gefällstrecke bei Nürnberg (80 km/h) und Rheinland-Pfalz auf der sattsam bekannten Strecke an der Wiedbachtalbrücke, ebenfalls 80 km/h. Das Land Nordrhein-Westfalen betreibt seit Monaten eingehende Untersuchungen auf seinen Autobahnen und wird (hier vor allem begründet mit der Dichte des Verkehrs) vielleicht folgen.

Wir haben, ohne mit Vehemenz eine Stellung pro oder contra zu verlangen, bisher nur gefordert, daß man, ehe solche Maßnahmen ergriffen werden, eingehende Studien betreibt und für diese Zwecke die bekanntesten Verkehrs-Ingenieure mit ihren wissenschaftlichen Mitarbeitern einsetzt, was bisher leider nicht geschehen ist. In diesem Zusammenhang sind natürlich auch medizinisch-psychologische Erkenntnisse überaus wichtig. Hier verfügen wir bereits über ein erstes Teilergebnis, nachdem Mitte Februar dieses Jahres in Frankfurt Experten der Medizin und der Psychologie zu dem Schluß gekommen sind, daß vom medizinisch-psychologischen Standpunkt aus eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen (mit etwa 100 km/h) nicht gefordert werden müsse. Die ADAC-Ärzte-Kommission wird sich Ende März mit dem gleichen Thema befassen.

Es ist natürlich unmöglich, im Rahmen eines einseitigen Berichtes (damit wir uns recht verstehen: Eines Berichtes vom Umfang einer Druckseite) die in Bonn auf dem MPC-Kolloquium gemachten Ausführungen, die übrigens ein sehr hohes Niveau hatten, auch nur auszugsweise zu bringen. Es sei nur festgestellt, daß gegenüber dem Gewicht der Aussagen des Bundesverkehrsministers der größere Teil der Diskussionsredner sich mit recht guten Begründungen gegen die Einführung solcher Geschwindigkeitsbeschränkungen aussprach, wobei – man verzeihe mir dies – bei dem von mir so sehr geschätzten Württemberg auch von „Schwabenstreichen" gesprochen wurde. Bleiben wir jedoch einmal bei den Ausführungen des Ministers Dr. Seebohm, so wäre folgendes festzustellen:

Kein „Tempo 100" auf der Autobahn

1. *Der Bundesverkehrsminister ist gegen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen. Er möchte sie nur dort eingeführt sehen, wo sie durch die Dichte des Verkehrs oder durch die besondere Anlage der Straße (Gefälle mit mehr als 5 %) geboten erscheint. Diese erste in der Öffentlichkeit getroffene präzise Feststellung des Ministers besagt also: Das „Tempo 100" auf der Autobahn wird vorläufig generell nicht eingeführt. Damit haben die Bemühungen des ADAC, der sich immer gegen eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf den deutschen Straßen wendet, zunächst Erfolg gehabt.*
2. *Es ist bedeutungsvoll, so führte Dr. Seebohm weiter aus, zu wissen, inwieweit der Mensch in der Lage ist, hohe Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zu beherrschen. Bei Geschwindigkeiten, die über 50 bis 60 km je Stunde ansteigen, sei der Mensch nicht mehr in der Lage, das Randgeschehen beim Fahren voll zu beobachten. Diese Begrenzung des menschlichen Sehvermögens könne bei der Bemessung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht unberücksichtigt bleiben (Bulletin vom 7. März 1959).*
3. *Der Minister wandte sich ferner gegen die Auffassung, daß eine Geschwindigkeitsbeschränkung die Verkehrsleistung der Straße herabsetze. Vielmehr wachse die Länge der Bremswege und damit die Länge der Sicherheitsabstände nahezu quadratisch mit der Geschwindigkeit. Käme es bei der Festsetzung der zulässigen Höchst- bzw. Mindestgeschwindigkeit lediglich darauf an, wie man mit ihr die größten Verkehrsmengen zu bewältigen vermag, dann müßte man sie zwischen 40 und 60 km/h festlegen. Geschwindigkeiten, die darüber liegen, und Geschwindigkeiten, die darunter liegen, beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit der Straße.*

Zu Punkt 1 wäre zu sagen, daß der Bundesverkehrsminister zwar gegen die generelle Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen ist, er aber nicht dafür garantieren kann, was die Länderminister beschließen. Hier erscheint es notwendig, daß einer solchen Gefahr recht bald ein Riegel durch den Bundestag vorgeschoben wird.

Die Behauptung des Ministers zu 2 wird, zunächst wenigstens, widerlegt durch den Beschluß des Frankfurter Ärzte- und Psychologen-Kollegiums; sie wurde aber auch von den meisten Diskussionsteilnehmern bestritten. Hier aber scheinen – zumindest für den Außenstehenden – noch zu wenig exakte Forschungsergebnisse vorzuliegen.

Begrenztes Tempo wirkt einschläfernd

Im Streit um die 100-km-Grenze wurde nämlich von den Vertretern der Kraftfahrt immer wieder betont: Das sture Fahren mit „Tempo 100" auf der Autobahn wirke einschläfernd, es führe zu Ermüdungserscheinungen, die zwangsläufig beim Unfall enden. Sicherlich trifft dies schon bei Wagen der Mittelklasse zu, die auf Autobahnen spielend ihre 100 km/h laufen. Wie anders aber sieht es erst bei Fahrzeugen mit mehr als 70 oder gar 100 PS aus! Bei einem „Tempo 100" ist hier nicht einmal mehr das Geräusch der Maschine zu hören. Es ist recht interessant, daß es Psychologen gibt, die gar nicht so beglückt darüber sind, daß wir heute so „geräuschlos" und fast unmerkbar für die Sinne fahren.

Die Behauptung von Bundesminister Dr. Seebohm zu 3 wurde lediglich von Professor Dr. Eberan von Eberhorst bestätigt, während andere Experten heftig widersprachen. Bei vielen unserer Diskussionen wird immer wieder auf das Beispiel des Fahrens auf der Pariser Prachtstraße, den Champs Elysés, hingewiesen, und zwar lobend. Wenn man den dortigen Verkehr kennt, dann ist zu sagen, daß wir noch weit davon entfernt sind, das sogenannte „Schluckvermögen" unserer Autobahnen diskutieren zu müssen, es sei denn, wir sprächen von der BAB Köln–Essen, und dann noch zu Bauzeiten. Unsere Autobahnen (die alten!) sind auf ein Aufnahmevermögen von 40 000 Fahrzeugen pro Tag angelegt. Wo aber wird dies erreicht?

In der Diskussion zu diesem Thema wies ich selbst auf die Ausführungen des Bundesministers hin, die er gelegentlich der Anfrage des CDU-Abgeordneten Brück im Bundestag (21. 1. 1959) machte, indem er ausführte, daß nach den Feststellungen des Landes Nordrhein-Westfalen auf der rechten Fahrspur Durchschnittsgeschwindigkeiten von 69 bis 72,3, auf der Überholspur Durchschnittsgeschwindigkeiten von 87,7 bis 91,1 festgestellt wurden. Damit ist doch den Kraftfahrern bescheinigt worden, daß sie – auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkungs-Schilder – die Sache richtig machen, daß sie nicht zu schnell fahren, weil sie auf diesem dicht befahrenen Autobahnabschnitt einfach nicht schneller fahren können. Wozu also Vorschriften?

Mit mehr Verstand . . .

Ich wies auch den Minister darauf hin, daß er davon gesprochen habe, Autobahnen seien keine Schnellstraßen, während das Bundesfernstraßengesetz ausdrücklich bei Autobahnen von Bundesstraßen für den „Schnellverkehr" spreche. Der Minister antwortete, daß dieser Begriff ausschließlich bautechnisch zu verstehen sei. Nun, es will sicherlich niemand behaupten, daß z. B. die Abfahrt Aichelberg den Charakter einer Schnellstraße habe, sondern sie läßt, wie mir Professor Dr. Feuchtinger noch vor kurzem mitteilte, einfach nicht mehr als 80 km/h zu (Kurven und Unübersichtlichkeit). Feuchtinger ist deshalb auch der Meinung, daß es völlig sinnlos sei, hier, wie geschehen, 80 km/h anzuordnen. Man sollte solche Entscheidungen mit mehr gesundem Verstand treffen. Ähnlich ist es ja auf den dichtbefahrenen Autobahnen des Rhein-Ruhrgebietes.

Man soll aber auch etwas anderes nicht übersehen:

1. *Wenn man schon anfängt, abschnittsweise auf den Autobahnen 100 bzw. 80 km/h vorzuschreiben, was wird dann demnächst auf unseren Bundesstraßen oder gar erst den Landstraßen I. und II. Ordnung geschehen? Wird sich da das Autofahren überhaupt noch lohnen?*
2. *Es gibt, wie wir wissen, den großartigen Plan der künftigen Europastraßen. Wir in der Bundesrepublik haben zwar in dieser Hinsicht unser Soll noch nicht erfüllt, stehen aber mit ca. 2500 km Autobahn an der Spitze aller europäischen Länder. Wenn wir nun darangehen, auf diesen unseren Autobahnen 100 km/h vorzuschreiben (z. T. nur 80), so werden wir damit die übrigen europäischen Staaten sicherlich nicht ermutigen, nunmehr auch ihrerseits ihr Soll zu erfüllen, da sie aus der Bundesrepublik erfahren müssen, daß das Fahren auf den Autobahnen eine höchst gefährliche Angelegenheit sei. Man wird dann lieber bei dem gewohnten Straßennetz bleiben.*

Noch ein Wort an unsere Mitglieder!

Seit Monaten häufen sich die Zuschriften unserer Mitglieder auf meinem Schreibtisch zu Hunderten. Ich weiß gar nicht, wie ich sie alle beantworten soll. Es kommen sehr viele zustimmende Äußerungen zu meinen verkehrspolitischen Vorstellungen, es kommen aber auch sehr viele ablehnende; kein Wunder, denn bei fast einer halben Million Mitgliedern kann man nicht erwarten, daß alle einer Meinung sind. Es wäre auch schade darum. Viele Mitglieder scheinen aber der Meinung zu sein, daß ich zu der Gattung junger „Raser" gehöre oder deren Meinung vertrete. Nun, um dies einmal klarzustellen: Ich bin kein „junger Sprinter" mehr, bin 62 Jahre alt. Autofahren ist eine Frage der Verantwortung und des Temperaments. Ich hoffe, daß man nicht bereit ist, mir die hohe Verantwortung, die ich schließlich als Vizepräsident des ADAC habe, abzusprechen, während die Temperamentsfrage eben eine Angelegenheit der Veranlagung ist. Deshalb, ich bitte darum, keine wütenden Proteste mehr. Ich diskutiere gern mit jedem Mitglied, aber auch nur sachlich. Im übrigen: Der Vizepräsident des ADAC steht am 3. Mai dieses Jahres zur Wahl. Wer ihn nicht mehr will, braucht ihn nicht zu wählen. Dafür Dank den freimütigen und offenen Sprechern, die mir mit ihren Briefen Freude machen. Den arbeitszeitlichen Kummer nehme ich gern in Kauf!

ADAC-Hauptversammlung 1959 in Freiburg i. Br.



Die Ordentliche Hauptversammlung des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs e.V. findet gemäß Beschluß der ADAC-Hauptversammlung 1958

am Sonntag, dem 3. Mai 1959, 10 Uhr vormittags
in Freiburg/Breisgau
im Großen Saal des Historischen Kaufhauses
am Münsterplatz statt.

TAGESORDNUNG

1. **Feststellung der Stimmenliste**
2. **Bericht des Präsidenten**
3. **Bericht des Vizepräsidenten und Vorsitzenden der ADAC-Verkehrskommission**
4. **Bericht des Sport-Präsidenten**
5. **Bericht des Schatzmeisters**
6. **Entlastung des Präsidiums**
7. **Wahlen**
8. **Voranschlag für das laufende Geschäftsjahr**
9. **Anträge (§ 6, Ziff. 5; § 13, Ziff. 1; § 13, Ziff. 4; § 14, Ziff. 2 und Einfügung eines § 13a)**
10. **Verschiedenes**

Die Mitglieder des ADAC-Präsidiums, des ADAC-Verwaltungsrates und die von den Jahreshauptversammlungen der Gaue gewählten Delegierten werden hiermit satzungsgemäß zu dieser Hauptversammlung eingeladen.

Dr. Werner Endress
Präsident des ADAC

Freigabe der Prämien!

Warum die Kfz-Versicherer staatliche Bewirtschaftung wünschen

Kein privater Unternehmer wird von sich selbst behaupten oder sich nachsagen lassen, er sei nicht fähig, seinen Betrieb zu leiten. Eine rühmliche Ausnahme scheinen nur die Kfz-Versicherer zu machen. Sie halten mit einer geradezu unverständlichen Hartnäckigkeit an der staatlichen Preisbindung der Kfz-Prämien fest. Dabei scheuen sie sich nicht, zur Stützung ihrer antiquierten Auffassung, die einen Fremdkörper in der freien Marktwirtschaft darstellt, Argumente vorzubringen, durch die sie sich selbst ein schlechtes Zeugnis ausstellen. Sie behaupten, daß ohne staatlichen Dirigismus die Erfüllbarkeit der Verträge und damit der Schutz des Versicherungsnehmers und vor allem der Verkehrsopfer nicht gewährleistet sei. Das bedeutet auf gut Deutsch, daß die Kfz-Versicherer als private Unternehmer sich nicht zutrauen, die Kfz-Versicherungssparten ohne staatliche Bewirtschaftung und Bevormundung in eigener Verantwortung zu betreiben.

Die Versicherer übersehen, daß sie sich mit einer solchen Argumentation zum Totengräber der privaten Versicherungswirtschaft machen und in bedenklicher Weise einer Verstaatlichung des Kfz-Versicherungsgeschäftes zusteuern. Wenn es tatsächlich nicht möglich ist — was wir nicht glauben —, das Kfz-Versicherungsgeschäft ohne staatliche Bindung der Prämien zu betreiben, dann braucht sich die private Versicherungswirtschaft nicht zu wundern, wenn aus diesem Eingeständnis die letzte Konsequenz gezogen wird und der Staat selbst das Geschäft in die Hand nimmt. Bei der augenblicklichen Preisbindung der Prämien tragen ohnehin die Versicherer keinerlei Unternehmerrisiko. Sie tragen weder eine Verantwortung für die Kalkulation der Prämie — die Festsetzung erfolgt durch das Bundeswirtschaftsministerium — noch tragen sie ein Risiko dafür, daß möglichst rationell gewirtschaftet wird. Wenn die Prämien-Einnahmen nicht ausreichen, so geht man einfach zum Bundeswirtschaftsminister, der sie dann erhöhen muß. Die Verantwortung für das Funktionieren der Kfz-Versicherung liegt deshalb nicht bei den Versicherungsunternehmen, sondern beim Bundeswirtschaftsministerium.

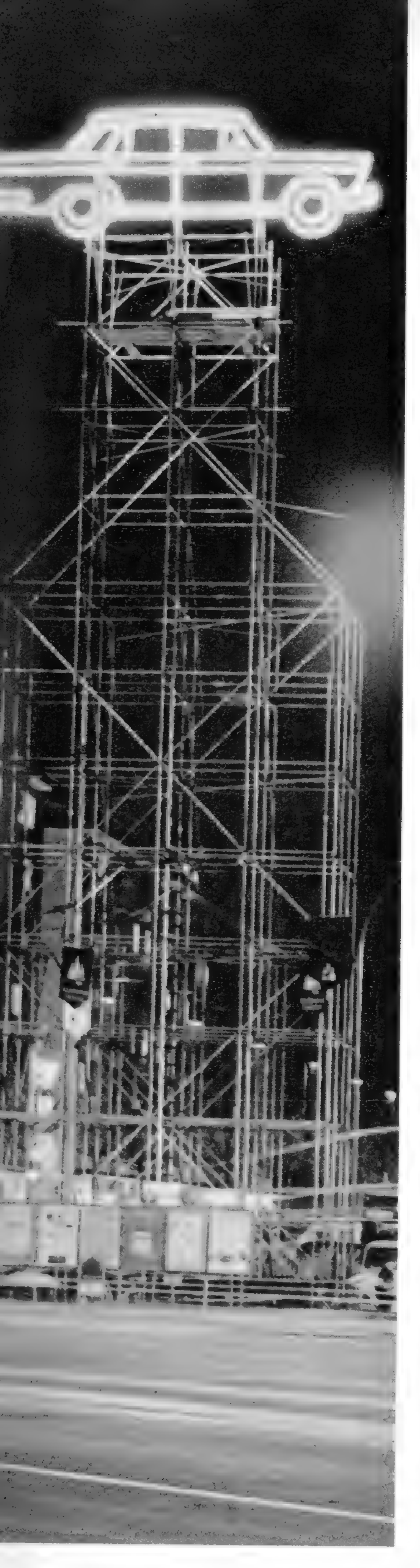
Es ist nicht einzusehen, daß die Kfz-Versicherer auf der einen Seite private Unternehmer sein wollen, ohne aber auf der anderen Seite das damit verbundene Unternehmerrisiko zu tragen. Die Versicherungsnehmer haben auch kein Verständnis dafür, daß mit ihren Prämiengeldern private Unternehmer, die in Wirklichkeit keine sind, Geschäfte machen und Gewinne erzielen. Es ist auch gefährlich, wenn die Kfz-Versicherer zur Stützung der Preisbindung allzusehr betonen, daß sie wichtige öffentliche Interessen zu erfüllen haben, die den staatlichen Dirigismus erfordern. Sie brauchen dann nicht erstaunt zu sein, wenn die öffentliche Hand nicht nur die Prämienpolitik, sondern schließlich das ganze Geschäft selbst macht.

Die Kfz-Versicherer stellen sich nicht nur selbst ein schlechtes Zeugnis aus, sie halten auch von den Kollegen ihrer Branche nicht viel. Als weiteren Einwand gegen die Prämienfreigabe malen sie nämlich das Gespenst des ruinösen Wettbewerbs an die Wand. Damit dokumentieren sie, daß die private Versicherungswirtschaft nicht in der Lage ist und nicht die unternehmerischen Qualitäten besitzt, um das Kfz-Versicherungsgeschäft eigenverantwortlich zu betreiben.

Sollten die Kfz-Versicherer an ihrer bisherigen These der Preisbindung festhalten, dann könnte es eintreten, daß in absehbarer Zeit nicht mehr über die staatliche Bindung des Einheitstarifs und nicht über die Prämienerhöhung, sondern darüber diskutiert wird, ob das Kfz-Versicherungsgeschäft überhaupt noch von privaten Versicherungsunternehmen oder vom Staat selbst betrieben werden soll. Die Versicherer sollten in ihrem eigensten Interesse die letzten sein, die einer solchen Entwicklung Vorschub leisten.

Jeder private Unternehmer stemmt sich gegen eine staatliche Einmischung in seinen Betrieb, einerlei, ob es sich um die Festsetzung der Preise seiner Erzeugnisse oder um sonstige Eingriffe handelt. Lediglich die Versicherungswirtschaft kann vom staatlichen Dirigismus nicht genug bekommen und wehrt sich gegen jede Auflockerung, offenbar in dem Bestreben, ohne Unternehmerrisiko und ohne Konkurrenz ungestört ihre Geschäfte machen zu können.

Dr. Seehon



Die große W

Eine kritische Betrachtung zum Genfer Automobil-Salon

Die erste umfassende Automobilausstellung im Zeichen des verwirklichten Gemeinsamen Marktes, der 29. Internationale Salon in Genf, ist vorüber. In einem neuen, erweiterten, sehr gut aufgeteilten und für den Besucher vorteilhaft übersichtlichen Rahmen – der schönste Salon – warben bei einer Rekordbeteiligung fast 900 Aussteller aus 18 Ländern – die meisten aus Deutschland – um die Gunst der Schweizer und des internationalen Publikums. Seit jeher hat die kleine Schweiz mit seinem Markt von fünf Millionen gutsituierter Einwohner eine starke Anziehungskraft auf alle Automobilproduzenten der Welt ausgeübt. Trotz des hohen Motorisierungsstandes – augenblicklich laufen in der Schweiz 725 777 Kraftfahrzeuge, also ein Kfz auf sieben Einwohner – hat die Nachfrage keineswegs nachgelassen. Da die Schweiz, abgesehen von Nutzfahrzeugen, keine eigene Pkw-Industrie besitzt, rechnet sich jeder internationale Automobilfabrikant hier eine gute Chance aus. So war es nicht überraschend, daß auf dem diesjährigen Automobilsalon in der weltoffenen Atmosphäre der schönen Stadt am Genfer See mehr als sonst die neuesten Schöpfungen der internationalen Automobilindustrie Premiere feierten.

An der Spitze des Fazits zum diesjährigen Genfer Salon steht die Erkenntnis: Wir stehen in der Automobilindustrie – und nicht nur in diesem Produktionszweig – an der Schwelle einer höchst interessanten Entwicklung, die durch die Tatsache hervorgerufen ist, daß der Gemeinsame Markt in der Wirtschaft eine „produktive Unruhe" ausgelöst hat. Auf dem Automobilsektor ist dies am sichtbarsten in England und Italien zu spüren. Hier haben die führenden Automobilwerke langfristig disponiert; sie haben sich nicht nur eigene Gedanken über die neuen, möglichen Chancen und die Ausweitung des Absatzfeldes außerhalb ihres eigenen Wirtschaftsraumes gemacht, sie haben diese Ideen auch in die Tat umgesetzt und dem internationalen Markt in Genf neue Modelle präsentiert.

Ohne Zweifel wird in der europäischen Automobilindustrie die begonnene Strukturbereinigung anhalten, wenn auch in Genf weitere lose Firmen-„Ehen" in der Zusammenarbeit nicht in Erscheinung traten. (Gerüchte waren zu hören über eine Zusammenarbeit Daimler-Benz–Citroën.) Auch auf dem Preissektor, der heute schon bei In- und Auslandspreisen beachtliche Unterschiede aufweist, ist manches zu erwarten. Kommen die Automobilpreise auf internationaler Ebene in Bewegung, dann sollte sich die größere Produktionstiefe der italienischen (Fiat) und der französischen (Renault) Automobilindustrie vorteilhaft auswirken.

„England greift an", haben wir vor mehr als einem halben Jahr die Pläne der britischen Automobilindustrie in einer großen Reportage in der ADAC-Motorwelt treffend gekennzeichnet. Jetzt greift Italien an und folgt mit neuen Fiat-Modellen. Fiat bestreitet heute 95 Prozent der italienischen Automobilerzeugung. Dieser riesige Konzern repräsentiert und beherrscht Italien.

Die leuchtende Silhouette des neuen Fiat am nächtlichen Himmel von Genf während der Dauer der Ausstellung war nicht nur ein Symbol, sie wirkte direkt als Fanal für eine neue, europäische Autolinie. Daß die Fiat-Werke Automobile bauen können, haben sie in ihrer 60jährigen Geschichte genügend bewiesen. Der in verschiedenen Ausführungen gebaute neue Fiat mit einem Sechszylindermotor von 1,8 und 2,1 Liter Hubraum, als Limousine oder als Station-Car war der strahlende Mittelpunkt des Genfer Salons. Auf den ersten Blick wirkt der neue Fiat 1800 bei der modernen, unkomplizierten Linienführung, der komfortablen Innenausstattung äußerst attraktiv. Das Auto besitzt als Mittelklassewagen nicht nur im Aussehen eine persönliche Note, es offenbart auch Fahreigenschaften, die jedem, auch dem anspruchsvollen Fahrer, sehr viel bieten. Diesen Eindruck gewannen wir schon bei unserem jüngsten Besuch in Turin, als uns der Cheftester des Werkes, Commendatore Carlo Salamano, in einer nicht zu übertreffenden Exhibition die Vorzüge des geräumigen, starken, modernen Gebrauchswagen der Mittelklasse offenbarte. Wir wollen uns weitere Einzelheiten ersparen und bitten unsere Leser, ihre begreifliche Neugier zu zügeln, bis in einer der nächsten Ausgaben der ADAC-Motorwelt der ausführliche Testbericht erscheint. Nur die Preise für den deutschen Markt seien verraten: Der neue Fiat mit dem Sechszylindermotor von 1,8 Liter Hubraum kostet etwa 9900 DM, das 2,1-Liter-Modell 700 DM mehr, also 10 600 DM. Im April sollen die ersten Wagen des neuen Fiat-Modells, das die beiden Vierzylindermodelle 1400 B und 1900 B ablöst, auf dem deutschen Markt erscheinen.

Nicht genug damit stellte Fiat in Genf auch die übrigen bekannten Modelle seiner Produktion in einer verbesserten Ausführung vor, so den Kleinwagen 500 mit einem vergrößerten Innenraum, den 600 mit erhöhter Leistung sowie den 1100 und 1200 ebenfalls mit gesteigerter Motorleistung und noch mehr Komfort. Man muß sagen: Fiat ist für den Gemeinsamen Markt bestens gerüstet.

Bleiben wir gleich bei den übrigen italienischen Firmen, die im Schatten von Fiat produzieren. Lancia zeigte den neuen 1100-ccm-Appia mit höherer Leistung und verändertem, vom Typ Flaminia übernommenem Gesicht. Alfa Romeo, Maserati und Ferrari präsentierten ihre Qualitätswagen in verschiedenen, formschönen Ausführungen. Beachtenswert ist, daß man auch in Italien bei den sportlichen Versionen dazu übergeht, das Bremsvermögen in eine bessere Relation zu der erhöhten motorischen Leistung zu bringen, indem man Scheibenbremsen einbaut.

Die komplette Schau der englischen Automobilindustrie – die neuesten Modelle von British Motor Corporation hat die ADAC-Motorwelt bereits in den letzten Ausgaben vorgestellt – offenbarte noch einmal, wie sehr sich die britischen Produzenten in der Linienführung von dem konservativen Geschmack abgewandt und sich ebenfalls zum neuen europäischen Stil bekannt haben. Da die englischen Wagen

ende

von Willi Wieczorek



auch preislich günstig liegen, erhalten sie auf dem Kontinent eine reelle Verkaufschance. Konservativ in der Linie ist Rolls Royce, die renommierte Marke hält in dieser Hinsicht die Tradition weiter hoch: aber wie lange noch? Allgemein beachtet wurde die Tatsache, daß englische und amerikanische Firmen im Zeichen des Gemeinsamen Marktes beginnen, auch auf kontinentalen Automobilsalons mehr als bisher zu werben, wie es in Genf die beachteten Empfänge von Rover und Chrysler zeigten.

Viel Aufmerksamkeit wurde auch den Wagen mit sportlicher Note geschenkt, besonders den Abarth-Modellen. Es ist erstaunlich, welche Leistung Carlo Abarth, der große Motorzauberer in Turin, aus kleinen Fahrzeugen herausholt. So entwickelt der Fiat 500 als Version Abarth mit windschlüpfiger Karosserie eine Spitze von über 130 km/h. Auch bei den Sportwagen haben sich die Engländer dem neuen Stil angepaßt. Von den ausgestellten französischen Autos wurde am meisten beachtet die Sonderausführung Floride des kleinen Renault als Coupé. Dieses Modell geht im Frühjahr in Flins in Serienproduktion.

Autos mit eigener Note waren auch diesmal die ständig umlagerten Schauobjekte. Wieder gaben alle Karosserie-Architekten von Ruf mit Sonderausführungen ihre Visitenkarten ab. Die schönsten Wagen nach unserem Geschmack waren ein Auto Union 1000, karossiert von Beutler, das geräumige Cabriolet auf dem Citroën ID 19, ebenfalls von Beutler entworfen, das in einer kleinen, bereits verkauften Serie hergestellt wird, und ein schneeweißer 3,5-Liter-Alfa-Romeo-Sportzweisitzer mit einem Stil-







2 Das ist der neue Fiat 1800 mit der markanten, modernen, unkomplizierten Linienführung. Die vollbreiten Scheiben gewähren ein ungestörtes Blickfeld.

3 Der neue Auto Union 1000, ein in der Schweiz beliebter Wagen, wurde in Genf zum erstenmal mit vier Türen gezeigt.

4 Der Rover Dreiliter ist eine vielbeachtete englische Neukonstruktion. Sehr geräumig und komfortabel ausgestattet ist der schnelle mit einem Sechszylindermotor versehene Rover ein beliebter Reisewagen.

5 Ein Auto mit persönlicher Note ist das neue Borgward-TS-Isabella-Cabriolet. Der Preis beträgt 12 300,– DM zuzüglich 225,– DM für Heizung und Gebläse.



6



7



8



„Kleid“, natürlich von Pinin Farina. Und dann fiel noch auf ein wuchtiges, beinahe klobiges Cabriolet und eine Limousine auf Chrysler-Chassis, von dem Stuttgarter Karosseriewerk Reutter gebaut, und zwar ganz genau nach den Aufzeichnungen des eigenwilligen amerikanischen Stilisten Brooks Stevens. Die Karosserie in eckigen Formen besteht aus Stahl und Aluminium. Diese Prototypen wurden gebaut für die Olin Mathieson Chemical Corporation, New York, die gern Aluminium als Grundstoff im Automobilbau stärker propagieren möchte.

Natürlich war die deutsche Automobilindustrie von A (Auto Union) bis O (Opel) vertreten. Es fehlten, wie im letzten Jahr, Porsche und der Volkswagen, der zusammen mit Opel an der Spitze der in der Schweiz am meisten gekauften Automobile steht. Die Auto Union stellte ihr formschönes Modell 1000 mit vier Türen vor, bei Borgward wurden besonders das neue Isabella-TS-Cabriolet, der Isabella-Combi sowie das Hansa-Coupé beachtet. Bremen kreiert wirklich erfolgreich die Borgward-Linie. Lloyd stellte den sportlichen Alexander Frua in den Blickpunkt; er wird jetzt in Turin gebaut und trotzdem zu dem bereits verkündeten Preis von 5980 DM geliefert. NSU kam zur Genfer Salon-Premiere mit der neuen Ausführung des 30-PS-Prinzen und Glas empfahl sein in der Schweiz immer mehr an Beliebtheit gewinnendes Großes Goggomobil. Opel liegt in der Schweiz mit seinem Rekord gut im Verkaufsrennen, und zwar nicht mit der in der Schweiz ausgeführten Luxusform „Ascona“, sondern mit dem in Rüsselsheim hergestellten Modell. Neu in der großen General-Motors-Familie waren die in England produzierten Vauxhall-Typen, gute, ansprechende, moderne Mittelklassewagen. Daimler-Benz brillierte mit seinen bekannten Modellen, ebenso BMW. Insgesamt deckte die deutsche Automobilindustrie ihre neuen Karten in Genf noch nicht auf. Das bleibt dem Frankfurter Salon vorbehalten.

Auf dem Kleinwagensektor außerhalb der deutschen Produktion sah man nur das, was schon bekannt ist. Auch hier wird demnächst manches neu angeboten, sogar von der englischen Automobilindustrie. Der holländische DAF-Kleinwagen soll noch in diesem Frühjahr in Produktion gehen, der Preis für das Luxusmodell mit automatischem Keilriemenantrieb wird über 6000 DM (!) liegen.

Sehr beachtet wurden auf der gut beschickten Nutzfahrzeugausstellung die neuen Mercedes- und Borgward-Lastwagen. Als originelle Neukonstruktion fiel der neue Hochlenkbus der Schweizer Firma Tüscher auf. Der Fahrer sitzt vorn, ganz hoch und hat von dieser Position aus zweifellos einen besseren Überblick über den Verkehr. Das ist sicherlich eine Lösung mit Zukunftschancen.

Trotz der Kürze des Aufenthaltes blieb noch Zeit zu Gesprächen über aktuelle Verkehrsprobleme. Die Sorgen der Schweiz über die sich auch hier abzeichnende Verkehrsraumnot sind die gleichen wie bei uns. Allerdings haben die Schweizer Pläne, die Nationalstraßen auszubauen und dabei auch Autobahnen anzulegen, mehr Chancen, rascher verwirklicht zu werden, als ähnliche Erwägungen der deutschen Stellen. Gerade in der Schweiz, dem klassischen Reise- und Touristenland, weiß man: Wohlstand kommt auch von guten Straßen!

6 Überall spricht man von diesem neuen holländischen Kleinwagen DAF. Auch in Genf wurde der Prototyp viel beachtet. Im Frühjahr soll die Serie des ersten Kleinwagens mit vollautomatischem Getriebe anlaufen. Der Preis in Deutschland für die DAF-Luxusausführung wird über 6000,– DM sein.

7 In der dritten Serie weist der Lancia „Appia“ ein neues, dem Typ Flaminia angenähertes Kühlergesicht auf. Die Karosserie ist modern, der Innenraum größer, die Leistung erhöht.

8 Etwas für Kenner: Die Sonderausführung eines Auto Union-1000-Coupés, gebaut von dem bekannten Schweizer Karosseriewerk Beutler.

9 Die Lösung der Zukunft: Der Fahrer dieses, von der Schweizer Firma Tüscher gebauten Hochlenkbusses sitzt vorn über den Passagieren. Von dieser Position aus hat er eine gute Übersicht über den Verkehr. Aufnahmen: A. Woda

Was kostet mein Kraftfahrzeug?

Die Kraftfahrzeughaltungskosten bilden im Betrieb und im privaten Bereich einen so wesentlichen Faktor, daß immer wieder die Frage aufgeworfen wird: Wie teuer kommt eigentlich mein Auto, Motorrad oder Moped das Jahr über? Eine Antwort hierauf gibt uns das Bundesfinanzministerium, das sicher mit sehr spitzem Bleistift die absetzbaren Kosten für die Benutzung von eigenen Fahrzeugen für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte in folgenden Pauschalsätzen festgesetzt hat:

Pkw	25,0 Pf pro km
Kleinwagen bis 500 ccm	18,0 Pf pro km
Motorräder	11,0 Pf pro km
Mopeds	6,0 Pf pro km

Die gleichen Sätze werden auch für die Reisekosten der Lohnsteuerpflichtigen ohne Nachprüfung zugestanden, wogegen für Beamte und Behördenangestellte die Vergütung der Kraftfahrzeughaltung nach besonderen Reisekostenbestimmungen durchgeführt wird.

Sicher ist es nicht sehr unterhaltsam, aber doch recht aufschlußreich, die Kosten der Kraftfahrzeughaltung einmal genauer unter die Lupe zu nehmen. In nachstehendem Beispiel ist der Rechnungsgang für eine solche Kostenberechnung für einen vielgefahrenen Mittelklassewagen, den Opel Olympia Rekord, erläutert, wobei eine Jahresleistung von 20 000 km zugrunde gelegt wurde.

Berechnungsbeispiel OPEL OLYMPIA REKORD

Listenpreis ab Werk	6545,— DM
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,— DM
	6745,— DM
— Wert der 5fachen Bereifung	307,— DM
Buchwert ohne Bereifung:	6438,— DM
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:	
1. 15 % Abschreibung von 6438,— DM	965,70 DM
2. 6 % Verzinsung von 6438,— DM	386,28 DM
3. Kraftfahrzeugsteuer	216,— DM
4. a) Haftpflichtversicherung + 5 % Versicherungssteuer	273,— DM
b) Fahrzeugteilversicherung + 5 % Versicherungssteuer	36,75 DM
5. Garagenmiete	360,— DM
6. Waschen und Pflege	300,— DM
7. Sonstige Nebenausgaben	200,— DM
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr:	2737,73 DM
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:	
8. Kraftstoff (pro Liter —,63 DM)	5,92 DM
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,56 DM
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,— DM
11. Wertminderung $^1/_4$ ‰	1,61 DM
12. Bereifung	—,82 DM
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km:	10,91 DM
Die Gesamtkosten pro km bei 20 000 km Jahresleistung betragen somit:	
a) Anteil der stehenden Kosten pro km: 2737,73:20 000	0,1368 DM
b) Anteil der reinen Betriebskosten pro km: 10,91:100	0,1091 DM
	0,2459 DM
Gesamtkosten pro km:	aufgerundet 24,6 Pf
Gesamtkosten pro Jahr: 0,246 × 20 000 = 4920 DM	

Diese Kostenberechnung ist nach rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgemacht, ohne daß dabei buchungs- oder steuertechnische Erwägungen einbezogen wurden.

Zu den einzelnen Rechnungsposten seien noch folgende Erläuterungen angefügt:

1. Die Abschreibung. Bei allen Fahrzeugen wurde eine einheitliche Grundabschreibung von 15 % der Beschaffungskosten (ohne Bereifung) angesetzt. Nur für Mopeds erhöht sich dieser Satz auf 20 %. Zu dieser Grundabschreibung kommt noch die unter 11. behandelte Wertminderung durch Verschleiß. Abweichend hiervon wird bei der Steuerveranlagung die Abschreibung der Beschaffungskosten nach wie vor linear mit einem gleichbleibenden Prozentsatz vom gesamten Neuwert oder degressiv vom jeweiligen Buchwert vorgenommen.

2. Die Kapitalverzinsung berücksichtigt den Zinsentgang, der durch die Festlegung eines gewissen Kapitals im Kraftfahrzeug eintritt. Bei der Steuerveranlagung ist aber die Kapitalverzinsung nur einzusetzen, wenn eine tatsächliche Zinszahlung anfällt. Bei unserer Berechnung wurde die Verzinsung mit 6 % vom Buchwert des Fahrzeuges ohne Bereifung veranschlagt.

3. Die Kraftfahrzeugsteuer ist für jährliche Vorauszahlung in Rechnung gestellt. Bei halb- bzw. vierteljährlicher Kfz-Steuerentrichtung erhöhen sich diese Beträge um 3 bzw. 6 %.

4. Bei der **Haftpflichtversicherungsprämie** wurde der 5 %ige Zuschlag für Versicherungssteuer eingerechnet. Die Prämien gelten für die niedrigste Deckungssumme. Höhere Deckungssummen bedingen Zuschläge von 10–15 %. Die Prämien für Motorräder sind darauf abgestellt, daß auf die Stillegung nicht verzichtet wird. Fahrzeugvollversicherung und Insassenversicherung sind hier nicht in Rechnung gesetzt worden.

5. Für die **Garagenmiete** wurden nach der Größe bzw. dem Hubraum der Fahrzeuge folgende Durchschnittssätze angenommen:

a) Motorräder und Motorroller	100,– DM pro Jahr
b) Kleinmobile bis 400 ccm	240,– DM pro Jahr
c) Kleinwagen von 400 ccm bis 700 ccm	300,– DM pro Jahr
d) Pkw und Kombiwagen von 700 ccm bis 1600 ccm	360,– DM pro Jahr
e) Pkw und Kombiwagen über 1600 ccm	420,– DM pro Jahr

6. Die Kosten für **Waschen** und **Pflegen** wurden zur Vereinfachung des Rechnungsganges unter die stehenden Kosten eingereiht, wobei entsprechend der Ausnützung des Fahrzeuges Zuschläge bzw. Abzüge vorzunehmen sind.

7. Nebenausgaben umfassen Fachzeitschriften, ADAC-Beitrag, Trinkgelder und dergleichen.

8. Kraftstoff. Die Kraftstoffkosten wurden auf Grund der durchschnittlichen Verbrauchswerte für den höchsten Zonenbenzinpreis errechnet. Nur bei werkseitig vorgeschriebener Verwendung von Superkraftstoff wurde dessen höherer Preis eingesetzt. Die Preisbasis für Zweitaktergemisch bildete Normalbenzin und offenes Öl für 2,– DM pro Liter.

9. Ölverbrauch. Bei Viertaktmotoren wird der Ölverbrauch einschließlich Ölwechsel je nach Leistung mit 0,1 bis 0,25 Liter pro 100 km angenommen.

10. Reparaturen. Einschließlich der Rücklagen für spätere Generalüberholungen wurden für Motorräder und Roller Reparaturkosten in Höhe von 0,65–0,85 DM pro 100 km, für Pkw und Kombiwagen 1,50–2,50 DM pro 100 km als ausreichend erachtet.

11. Wertminderung. Die Wertminderung entspricht dem von der Fahrleistung abhängigen Anteil der Abschreibung. Sie beträgt für Zweiradfahrzeuge und Kleinwagen bis 700 ccm $^1/_3$ ‰ des Fahrzeugwertes je 100 km, für Pkw und Kombiwagen über 700 ccm $^1/_4$ ‰ pro 100 km.

12. Bereifung. Deren Lebensdauer wurde veranschlagt auf:

10 000 km für Mopeds,
20 000 km für Motorräder und Motorroller,
25 000 km für Kleinwagen bis 700 ccm, und
30 000 km für Pkw und Kombiwagen über 700 ccm.

Die Kilometerkosten sind sehr weitgehend von der jährlichen Fahrleistung abhängig, weil die feststehenden Kosten unabhängig von der Fahrzeugausnützung in stets gleicher Höhe anfallen. Hohe Jahresleistungen führen zu niedrigen Kilometerkosten, die bei geringer Ausnützung sehr stark ansteigen. Die Abhängigkeit der Kilometerkosten von der Fahrleistung geht aus der umseitigen Kostentabelle hervor, in der die einzelnen Ausgabeposten für die zur Zeit marktgängigen Typs zusammengestellt sind. Die hierin aufgeführten Kilometersätze können natürlich nur als Mittelwerte angesehen werden, die bei besonders gelagerten Betriebsverhältnissen einer Korrektur nach oben oder unten bedürfen. *Wa.*

Kostenaufstellung für Zweiradfahrzeuge, Kleinwagen bis 700 ccm, Personenkraftwagen und Kombiwagen über 700 ccm

(Stand vom März 1959)

	Moped	Motorrad 100 ccm	Motorrad 250 ccm	Roller 175 ccm	BMW Isetta „Export" 250 ccm	BMW Isetta „Export" 300 ccm	BMW 600	FMR (Messerschmitt) KR 200	FMR (Messerschmitt) Tg 500	Fuldamot S 4	Goggomobil T 250	Goggomobil T 300	Goggomobil T 400	Goggomobil T 600	Goggomobil T 700	Lloyd 600 Standard	Lloyd 600 Alexander	Lloyd 600 Alexander TS	Maico 500	NSU Fiat „Jagst"	NSU Prinz I	NSU Prinz II	Zündapp Janus 250
Listenpreis	700,—	1000,—	2100,—	1850,—	2695,—	2755,—	3985,—	2395,—	3725,—	2816,—	3097,—	3157,—	3237,—	4330,—	4470,—	3468,—	4058,—	4328,—	3785,—	4330,—	3739,—	4079,—	3462,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	15,—	30,—	30,—	30,—	100,—	100,—	150,—	100,—	150,—	100,—	100,—	100,—	100,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	100,—
	715,—	1030,—	2130,—	1880,—	2795,—	2855,—	4135,—	2495,—	3875,—	2916,—	3197,—	3257,—	3337,—	4480,—	4620,—	3618,—	4208,—	4478,—	3935,—	4480,—	3889,—	4229,—	3562,—
— Wert der Bereifung	26,—	75,—	87,—	105,—	212,50	212,50	243,—	121,20	192,50	121,20	192,50	192,50	192,50	273,—	273,—	271,—	271,—	271,—	279,50	279,50	233,50	233,50	233,50
Buchwert ohne Bereifung	689,—	955,—	2043,—	1775,—	2582,50	2642,50	3892,—	2373,80	3682,50	2794,80	3004,50	3064,50	3144,50	4207,—	4347,—	3347,—	3937,—	4207,—	3655,50	4200,50	3655,50	3995,50	3328,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:																							
1. 15% Abschreibung	*137,80	143,25	306,45	266,25	387,38	396,38	583,80	356,07	552,38	419,22	450,68	459,68	471,68	631,05	652,05	502,05	590,55	631,05	548,33	630,07	548,33	599,33	499,28
2. 6% Verzinsung	41,34	57,30	122,58	106,50	154,95	158,55	233,52	142,43	220,95	167,69	180,27	183,87	188,67	252,42	260,82	200,82	236,22	252,42	219,33	252,03	219,33	239,73	199,71
3. Kraftfahrzeugsteuer	—,—	15,—	36,—	26,—	44,—	44,—	87,—	29,—	72,—	29,—	44,—	44,—	58,—	87,—	101,—	87,—	87,—	87,—	72,—	101,—	87,—	87,—	44,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	16,80	19,80	92,40	63,—	94,50	94,50	126,—	52,50	126,—	73,50	94,50	94,50	126,—	126,—	168,—	126,—	126,—	168,—	126,—	126,—	126,—	126,—	94,50
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	4,20	5,25	8,40	7,35	15,75	15,75	22,05	10,50	22,05	15,75	15,75	15,75	22,05	22,05	27,30	18,90	18,90	27,30	18,90	18,90	22,05	22,05	15,75
5. Garagenmiete	—,—	100,—	100,—	100,—	240,—	240,—	300,—	240,—	300,—	240,—	240,—	240,—	240,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	240,—
6. Waschen und Pflege	35,—	80,—	80,—	80,—	200,—	200,—	250,—	200,—	250,—	200,—	200,—	200,—	200,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	200,—
7. a) Sonstige Nebenausgaben	30,—	60,—	60,—	60,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—
b) Fahrerbekleidung	60,—	150,—	150,—	100,—																			
Summe d. feststehend. Auslagen pro Jahr	325,14	630,60	955,83	809,10	1276,58	1289,18	1742,37	1170,50	1683,38	1285,16	1365,20	1377,80	1446,40	1808,52	1899,17	1624,77	1748,67	1855,77	1674,56	1818,—	1692,71	1764,11	1433,24
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:																							
8. Kraftstoff (pro Liter —,63 DM)			2,52		3,40	3,40	4,22							4,54	4,79	4,10	4,10	4,10		4,28	4,16	4,16	
2-Takt-Gemisch (pro Liter —,68 DM)	1,37	2,05		2,39				2,94	4,24	3,28	4,10	4,44	4,57						4,51				3,83
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)			—,28		—,42	—,42	—,42							—,42	—,42	—,42	—,42	—,42		—,42	—,42	—,42	
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	—,40	—,65	—,85	—,80	1,50	1,50	1,75	1,50	1,75	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,50
11. Wertminderung 1/2‰	—,23	—,32	—,68	—,59	—,86	—,88	1,30	—,79	1,23	—,93	1,—	1,02	1,05	1,40	1,45	1,12	1,31	1,40	1,22	1,40	1,22	1,33	1,11
12. Bereifung	—,26	—,38	—,43	—,35	—,68	—,68	—,78	—,36	—,62	—,48	—,62	—,62	—,62	—,87	—,87	—,87	—,87	—,87	—,89	—,89	—,75	—,75	—,75
Summe d. reinen Betriebskosten pro 100 km	2,26	3,40	4,76	4,13	6,86	6,88	8,47	5,59	7,84	6,19	7,22	7,58	7,74	8,98	9,28	8,26	8,45	8,54	8,37	8,74	8,30	8,41	7,19
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:																							
5 000 km	8,6	15,6	23,3	19,9	30,9	31,2	41,8	27,5	40,0	30,4	33,0	33,6	35,2	43,7	45,8	39,3	42,9	44,2	40,4	43,6	40,7	42,2	34,4
10 000 km	5,5	8,7	14,3	12,2	19,1	19,3	25,4	16,8	24,2	18,5	20,4	20,9	21,7	26,6	27,8	24,0	25,4	26,6	24,6	26,4	24,7	25,6	21,0
15 000 km	4,5	7,7	11,3	9,6	15,2	15,5	19,9	13,2	18,9	14,6	16,2	16,6	17,2	20,9	21,8	18,9	19,9	20,7	19,4	20,7	19,4	20,0	16,6
20 000 km	4,0	6,8	9,7	8,4	13,2	13,3	17,2	11,4	16,3	12,6	14,1	14,5	15,0	18,0	18,8	16,4	17,2	17,8	16,7	17,8	16,8	17,2	14,4
30 000 km	3,5	5,8	8,2	7,1	11,3	11,3	14,4	9,6	13,6	10,6	11,9	12,3	12,7	15,2	15,7	13,8	14,4	14,9	14,1	15,0	14,1	14,4	12,1
40 000 km	3,2	5,3	7,4	6,5	10,3	10,4	13,1	8,8	12,3	9,7	10,9	11,3	11,6	13,8	14,3	12,6	13,1	13,4	12,8	13,5	12,8	13,1	11,0

*) 20% Abschreibung.

Für die unter den feststehenden Auslagen angegebenen Unkostenbeträge wurde bei den Motorrädern und Motorrollern eine jährliche Fahrleistung von 10 000 km und bei den Kleinwagen eine Fahrleistung von 20 000 km zugrunde gelegt. — Im Listenpreis der Kleinwagen sind die Kosten für Heizungs- und Klimaanlagen bereits enthalten.

Kostenaufstellung für Zweiradfahrzeuge, Kleinwagen bis 700 ccm, Personenkraftwagen und Kombiwagen über 700 ccm

(Stand vom März 1959)

	DKW 3=6 F 93	DKW 3=6 F 94	Auto Union 1000	Auto Union 1000 Coupé	BMW 2,6 Liter	BMW 3,2 Liter	Borgward Isabella	Borgward Isabella TS	Borgward Isabella TS Coupé	Ford Taunus 12 M	Ford Taunus 17 M 2türig	Ford Taunus 17 M 4türig	Goliath „Hansa 1100"	Goliath Hansa 1100 Luxus	Goliath Hansa 1100 Coupé	Mercedes 180	Mercedes 190	Mercedes 180 D	Mercedes 190 D	Mercedes 190 SL
Listenpreis	5925,—	6775,—	7125,—	11950,—	13450,—	17850,—	7165,—	8305,—	10925,—	5860,—	6830,—	7270,—	6135,—	7165,—	7785,—	8700,—	9450,—	9200,—	9950,—	17100,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	6125,—	6975,—	7325,—	12150,—	13650,—	18050,—	7365,—	8505,—	11125,—	6060,—	7030,—	7470,—	6335,—	7365,—	7985,—	8900,—	9650,—	9400,—	10150,—	17300,—
— Wert der fünffachen Bereifung	326,—	326,—	396,—	421,50	509,—	509,—	342,—	342,—	342,—	307,—	342,—	342,—	307,—	307,—	307,—	384,50	384,50	384,50	384,50	452,50
Buchwert ohne Bereifung	5799,—	6649,—	6929,—	11728,50	13141,—	17541,—	7023,—	8163,—	10783,—	5753,—	6688,—	7128,—	6028,—	7058,—	7678,—	8515,50	9265,50	9015,50	9765,50	16847,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:																				
1. 15% Abschreibung	869,85	997,35	1039,35	1759,28	1971,15	2631,15	1053,45	1224,45	1617,45	862,95	1003,20	1069,20	904,20	1058,70	1151,70	1277,33	1389,83	1352,33	1464,83	2527,13
2. 6% Verzinsung	347,94	398,94	415,74	703,71	788,46	1052,46	421,38	489,78	646,98	345,18	401,28	427,68	361,68	423,48	460,68	510,93	555,93	540,93	585,93	1010,85
3. Kraftfahrzeugsteuer	130,—	130,—	144,—	144,—	375,—	461,—	216,—	216,—	216,—	173,—	245,—	245,—	159,—	159,—	159,—	274,—	274,—	260,—	274,—	274,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	252,—	252,—	273,—	304,50	357,—	357,—	304,50	357,—	357,—	252,—	304,50	304,50	252,—	304,50	304,50	357,—	357,—	273,—	304,50	357,—
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	31,50	31,50	36,75	36,75	52,50	52,50	36,75	47,25	47,25	31,50	36,75	36,75	31,50	36,75	36,75	47,25	47,25	36,75	36,75	52,50
5. Garagenmiete	360,—	360,—	360,—	360,—	420,—	420,—	360,—	360,—	360,—	360,—	420,—	420,—	360,—	360,—	360,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—
6. Waschen und Pflege	300,—	300,—	300,—	300,—	350,—	350,—	300,—	300,—	300,—	300,—	350,—	350,—	300,—	300,—	300,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe d. feststehend. Auslagen pro Jahr	2491,29	2669,79	2768,84	2808,24	4514,11	5524,11	2892,08	3194,48	3744,68	2524,63	2960,73	3053,13	2568,38	2842,43	2972,63	3436,51	3594,01	3433,01	3636,01	5191,48
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:																		Diesel	Diesel	
8. Normal-Kraftstoff (pro Liter —,63 DM)							6,87			5,73	7,06	7,06	5,48			6,87		4,48	4,37	
Super-Kraftstoff (pro Liter —,70 DM)					10,29	10,50		6,72	6,72					6,37	6,37		7,91			8,33
2-Takt-Gemisch (pro Liter —,68 DM)	6,25	6,45	6,32	6,65																
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)					—,70	—,70	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,—	2,—	2,—	2,—	2,50	2,50	2,—	2,—	2,—	2,—	2,25	2,25	2,—	2,—	2,—	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
11. Wertminderung 1/4‰	1,45	1,66	1,73	2,94	3,29	4,39	1,76	2,04	2,69	1,44	1,67	1,78	1,51	1,77	1,92	2,13	2,32	2,25	2,44	4,21
12. Bereifung	—,87	—,87	1,06	1,12	1,36	1,36	—,91	—,91	—,91	—,82	—,91	—,91	—,82	—,82	—,82	1,03	1,03	1,03	1,03	1,21
Summe d. reinen Betriebskosten pro 100 km	10,57	10,98	11,11	12,71	18,14	19,45	12,10	12,23	12,88	10,55	12,45	12,56	10,37	11,52	11,67	12,98	14,21	10,71	10,79	16,70
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:																				
5 000 km	58,5	62,5	64,6	87,0	106,1	127,6	68,0	74,2	85,9	59,1	69,3	71,3	59,8	66,5	69,2	79,4	83,8	77,1	81,2	118,2
10 000 km	34,9	37,0	38,2	50,2	62,5	73,9	40,4	43,4	49,7	35,2	41,3	42,3	35,4	39,3	40,8	46,5	49,4	44,2	46,4	67,8
15 000 km	27,0	28,6	29,4	37,9	48,0	56,0	31,2	33,3	37,6	27,2	31,9	32,7	27,3	30,3	31,3	35,6	37,9	33,3	34,8	51,1
20 000 km	23,0	24,3	25,0	31,8	40,7	47,1	26,6	28,2	31,6	23,2	27,3	27,8	23,2	25,7	26,5	30,2	32,2	27,9	29,0	42,7
30 000 km	19,1	20,1	20,5	25,6	33,4	38,1	21,9	23,1	25,6	19,2	22,5	23,0	19,1	21,2	21,8	24,7	26,4	22,4	23,1	34,2
40 000 km	17,1	18,0	18,3	22,5	29,8	33,6	19,6	20,5	22,6	17,2	20,2	20,6	17,1	18,9	19,4	22,0	23,6	19,7	20,3	30,1
50 000 km	15,9	16,7	17,0	20,7	27,6	30,9	18,3	19,0	20,7	16,0	18,8	19,1	15,9	17,6	18,0	20,3	21,8	18,0	18,5	27,5
60 000 km	15,1	15,8	16,1	19,5	26,2	29,2	17,3	18,0	19,5	15,2	17,9	18,1	15,1	16,7	17,0	19,2	20,7	16,9	17,4	25,9

In den Listenpreisen sind die Kosten für serienmäßig eingebaute Heizungs- oder Klimaanlagen bereits enthalten.

Kostenaufstellung für Zweiradfahrzeuge, Kleinwagen bis 700 ccm, Personenkraftwagen und Kombiwagen über 700 ccm

(Stand vom März 1959)

	Mercedes 219	Mercedes 220 S	Mercedes 220 S Coupé	Mercedes 300 Automatic	NSU Fiat Neckar	Opel Olympia	Opel Olympia Rekord	Opel Kapitän	Opel Kapitän „L“
Listenpreis	10500,—	12500,—	21500,—	28500,—	5800,—	5785,—	6545,—	10250,—	11000,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	10700,—	12700,—	21700,—	28700,—	6000,—	5985,—	6745,—	10450,—	11200,—
— Wert der fünffachen Bereifung	384,50	520,50	520,50	895,—	314,50	307,—	307,—	463,50	463,50
Buchwert ohne Bereifung	10315,50	12179,50	21179,50	27805,—	5685,50	5678,—	6438,—	9986,50	10736,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:									
1. 15% Abschreibung	1547,33	1826,93	3176,93	4170,75	852,83	851,70	965,70	1497,98	1610,48
2. 6% Verzinsung	618,93	730,77	1270,77	1668,30	341,13	340,68	386,28	599,19	644,19
3. Kraftfahrzeugsteuer	317,—	317,—	317,—	432,—	159,—	216,—	216,—	360,—	360,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	357,—	357,—	357,—	472,50	252,—	273,—	273,—	357,—	357,—
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	47,25	52,50	52,50	52,50	31,50	36,75	36,75	47,25	47,25
5. Garagenmiete	420,—	420,—	420,—	420,—	360,—	360,—	360,—	420,—	420,—
6. Waschen und Pflege	350,—	350,—	350,—	350,—	300,—	300,—	300,—	350,—	350,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe d. feststehend. Auslagen pro Jahr	3857,51	4254,20	6144,20	7766,05	2496,46	2578,13	2737,73	3831,42	3988,92
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:									
8. Normal-Kraftstoff (pro Liter —,63 DM)					5,29	5,92	5,92		
Super-Kraftstoff (pro Liter —,70 DM)	9,66	9,80	9,80	11,83				8,54	8,54
2-Takt-Gemisch (pro Liter —,68 DM)									
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,70	—,70	—,70	—,70	—,56	—,56	—,56	—,70	—,70
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,50	2,50	2,50	2,50	2,—	2,—	2,—	2,50	2,50
11. Wertminderung 1/4‰	2,58	3,04	5,29	6,95	1,42	1,42	1,61	2,50	2,68
12. Bereifung	1,03	1,39	1,39	2,39	—,84	—,82	—,82	1,24	1,24
Summe d. reinen Betriebskosten pro 100 km	16,47	17,43	19,68	24,37	10,11	10,72	10,91	15,48	15,66
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:									
5 000 km	91,3	100,2	140,3	177,4	58,1	60,4	63,8	89,8	93,1
10 000 km	54,2	59,2	80,3	101,2	34,4	35,9	37,7	53,0	55,7
15 000 km	41,9	45,5	60,4	75,9	26,5	27,7	29,0	40,8	42,0
20 000 km	35,8	38,7	50,4	63,2	22,6	23,6	24,6	34,6	35,6
30 000 km	29,6	31,8	40,4	50,5	18,6	19,5	20,2	28,5	29,2
40 000 km	26,5	28,4	35,4	44,2	16,7	17,5	18,1	25,4	26,0
50 000 km	24,6	26,4	32,4	40,4	15,5	16,3	16,8	23,6	24,1
60 000 km	23,4	25,0	30,4	37,8	14,7	15,4	15,9	22,4	22,8

	Porsche 356 A/1600	Porsche 356 A/1600 de Luxe	VW Standard	VW Export	VW Karmann-Ghia Coupé	DKW Universal	Borgward Isabella Combi	Ford Taunus 12 M Combi	Ford Taunus 17 M Combi	Goliath Hansa 1100 Combi	Opel Caravan	VW Combi
Listenpreis	12700,—	18500,—	3790,—	4600,—	7500,—	6675,—	7765,—	6270,—	7170,—	6615,—	6845,—	6600,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	12900,—	18700,—	3990,—	4800,—	7700,—	6875,—	7965,—	6470,—	7370,—	6815,—	7045,—	6800,—
— Wert der fünffachen Bereifung	363,50	554,50	326,—	326,—	326,—	326,—	403,50	342,—	403,50	307,—	403,50	433,50
Buchwert ohne Bereifung	12536,50	18145,50	3664,—	4474,—	7374,—	6549,—	7561,50	6128,—	6966,50	6508,—	6641,50	6366,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:												
1. 15% Abschreibung	1880,48	2721,83	549,60	671,10	1106,10	982,35	1134,23	919,20	1044,98	976,20	996,15	954,98
2. 6% Verzinsung	752,19	1088,73	219,84	268,44	442,44	392,94	453,69	367,68	417,99	390,48	398,46	381,99
3. Kraftfahrzeugsteuer	231,—	231,—	173,—	173,—	173,—	130,—	216,—	173,—	245,—	159,—	216,—	200,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	304,50	357,—	168,—	168,—	168,—	262,50	315,—	262,50	315,—	262,50	283,50	220,50
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	36,75	52,50	27,30	27,30	27,30	31,50	36,75	31,50	36,75	31,50	36,75	27,30
5. Garagenmiete	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	420,—	360,—	360,—	360,—
6. Waschen und Pflege	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	350,—	300,—	300,—	300,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe d. feststehend. Auslagen pro Jahr	4064,92	5311,06	1997,74	2187,84	2776,84	2659,29	3015,67	2613,88	3029,72	2679,68	2790,86	2644,77
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:												
8. Normal-Kraftstoff (pro Liter —,63 DM)		7,42	5,10	5,10	5,10		6,87	5,80	7,31	5,48	5,92	6,11
Super-Kraftstoff (pro Liter —,70 DM)	6,02											
2-Takt-Gemisch (pro Liter —,68 DM)						6,45						
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56		—,56	—,56	—,70	—,56	—,56	—,56
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,25	2,—	2,—	2,—
11. Wertminderung 1/4‰	3,14	4,54	—,92	1,12	1,84	1,64	1,89	1,53	1,74	1,63	1,66	1,59
12. Bereifung	—,97	1,48	—,87	—,87	—,87	—,87	1,07	—,91	1,07	—,82	1,07	1,16
Summe d. reinen Betriebskosten pro 100 km	12,69	16,—	9,45	9,65	10,37	10,96	12,39	10,80	13,07	10,49	11,21	11,42
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:												
5 000 km	92,1	120,3	47,5	51,1	64,0	62,2	70,8	61,2	71,4	62,1	65,1	62,4
10 000 km	52,7	68,5	28,8	30,7	37,5	36,9	41,9	36,3	42,6	36,7	38,5	37,2
15 000 km	39,6	51,2	22,6	23,9	28,7	28,5	32,3	28,0	33,0	28,1	29,6	28,8
20 000 km	33,0	42,6	19,4	20,5	24,3	24,3	27,5	23,9	28,2	23,9	25,2	24,6
30 000 km	26,4	33,9	16,3	17,1	19,8	20,0	22,6	19,7	23,4	19,6	20,7	20,4
40 000 km	23,2	29,6	14,8	15,4	17,6	17,9	20,2	17,6	21,0	17,5	18,5	18,3
50 000 km	21,2	27,0	13,8	14,4	16,3	16,7	18,8	16,4	19,6	16,2	17,2	17,1
60 000 km	19,9	25,3	13,2	13,7	15,4	15,8	17,8	15,6	18,6	15,4	16,3	16,2

In den Listenpreisen sind die Kosten für serienmäßig eingebaute Heizungs- oder Klimaanlagen bereits enthalten.

Unser Test

Mercedes-Benz 220 SE

Nach den Modellen 220 S und 219, die sich mit 100 und 85 PS und knapp 100 kg Gewichtsunterschied nicht nur in der Beschleunigung und im Verbrauch gleichen wie ein Ei dem anderen und damit eine spontane Entscheidung für den oder jenen listig vereiteln, fordert das Daimler-Benz-Verkaufsprogramm nunmehr zum zweitenmal durch das Typenpaar 220 S und 220 SE zu Preis- und Effektvergleichen auf. S und SE sind äußerlich wie in der Innenausstattung grundsätzlich gleiche Wagen, der Unterschied des SE liegt in der intermittierenden Saugrohreinspritzung und in der zunächst vordringlich erscheinenden Frage, wofür hier 1900 DM Mehrpreis gegenüber dem Schwestertyp mit Vergasermotor aufzuwenden sind. Abgesehen von einer anderen Nockenwelle des SE bestehen neben der verschiedenartigen Gemischaufbereitung keine baulichen Motorunterschiede. Das könnte zu der oberflächlichen Frage verleiten, ob denn eine Einspritzpumpe wirklich um so viel teuerer ist als zwei Fallstrom-Registervergaser des S. Oberflächlich deshalb, weil es hier ja nicht nur den Preisaufwand für die jeweilige Gemischaufbereitung zu erwägen gilt, sondern auch Entwicklungskosten zugestanden werden müssen, die schließlich der nun verfügbaren einmaligen Laufkultur des SE zugute gekommen sind. Derartige Entwicklungserfolge fallen auch in Untertürkheim nicht umsonst vom Himmel. Für das Preisplus von 1900 DM kauft man folgendes ein: Die Einspritzpumpe fördert über sechs Einspritzleitungen Kraftstoff zu den Einspritzdüsen in den Ansaugrohren der einzelnen Zylinder. Sie hat nur zwei Stempel, für jeden Stempel einen Doppelnocken und läuft mit halber Motordrehzahl. Damit wäre eine Antwort einzuleiten auf die Frage nach der mechanischen Anfälligkeit der Pumpe, die jedoch von einfachem Aufbau ist: Ein kinematisches System kombiniert Steuerung der Einspritzpumpe in Abhängigkeit vom Gaspedal wie von der Motordrehzahl. Das sind die Auswirkungen: Luft und Brennstoff werden gleichzeitig und zwangsläufig gesteuert, eine Beschleunigerpumpe ist überflüssig geworden; dennoch sind sehr gute Übergänge bei Drehzahlsteigerung gesichert. Ohne Gas geht der Regler auf Stop, ohne Brennstoff keine Vergeudung im Schubbetrieb, außerdem geruchlose Auspuffgase. Unterhalb 1500 U/min automatische Kraftstoff-Zuregelung, kein Ruckeln im Bummeltempo und einwandfreier Standlauf des Motors. Automatisch geregelte Einspritzmenge für Kaltstart. Ein Wärmefühler im Wasserkreislauf diktiert bei kaltem Motor eine Warmlaufanreicherung, die mit zunehmender Temperatur wieder kontinuierlich verringert wird. Ein weiterer Wärmefühler im Luftfilter regelt die Einspritzmenge je nach Temperatur der angesaugten Luft und hält das Verhältnis von Kraftstoff/Luftgemisch korrekt. Eine Höhendose signalisiert der Pumpe den jeweiligen Luftdruck, die ihrerseits aus Höhenluft und automatisch reduzierter Brennstoffmenge dem Motor zu überfettungsfreier Paßfahrt verhilft.

Wenn man die Motorhaube hebt, den gewohnten Vergaser vermißt und das neue Kraftwerk bewundert hat, ist es das Vernünftigste, vor diesem gerüttelten Maß von erstaunlicher Automatik ehrfürchtig den Hut zu ziehen und sich im Vertrauen auf den guten Mercedes-Stern auf allen Straßen ans Steuer zu setzen. Daß der Motor im Standlauf mitunter wegblieb und dennoch die Leerlaufschraube aus Feigheit nicht angerührt wurde, soll die sonst 100%igen Testresultate nicht im geringsten verfärben.

Neben hervorragender Startfreudigkeit ist zunächst eines frappierend: Der Wagen läuft im 4. Gang ruckfreie 20 bis 25 km/h und beschleunigt hieraus mit Teil- wie mit Vollgas wie auf Katzenpfoten, doch mit der vollen Kraft seiner PS, ohne auch nur einen einzigen Zündfunken zu vergessen! Allein schon das ist ein untrügliches Zeichen perfekter Gemischaufbereitung bei allen Drehzahlen, die sich durch unzählige Kerzenbildkontrollen nach Motorbelastungen jeder nur erdenklichen Art immerzu glänzend bestätigt fand. Hier vergeudet oder knausert kein Vergaser im unrechten Augenblick, sondern die Summe der hier kurz skizzierten einzelnen Funktionspunkte sichert bei jeder Außentemperatur, bei allen Höhen- und Belastungsverhältnissen die jeweils praktisch ideale Kraftstoff/Luft-Zusammensetzung.

Sind 1900 DM auf dieser Wagenpreisebene und bei Leistungsresultaten, die gleich folgen, etwa zu viel? Man kauft Leicas mit Optik 1 : 2, um nicht auf 1:3,5 angewiesen zu sein, ohne je mehr als 1:5,6 zu brauchen. Doch beim 220 SE ist es anders. Man kauft ihn nicht, um den neuesten Stand der Gemischaufbereitung zu besitzen, sondern die 1900 DM sind kein irrationaler, sondern ein rationaler Wert, der nüchternem Denken durchaus standhält. Wie steht es nun damit?

Die 115 PS des 220 SE sind gegenüber den 106 PS des 220 S in diesen lichten Leistungshöhen kein überragender Sprung, und auch das Leistungsgewicht ist mit 11,7 und 12,5 recht ausgeglichen, außerdem hat man beiden Wagen die gleiche Spitze zugedacht: 160 km/h. Doch bereits mit der Nenndrehzahl des SE wird es interessant, sie liegt bei mehr PS mit 4800 U/min um 200 U/min tiefer als jene des S, doch am deutlichsten wird der Leistungsunterschied im Höchstdrehmoment. Es liegt beim SE über dem gesamten Drehzahlbereich höher als beim S und übertrifft diesen mit 19 mkg um 1,5 mkg. Steigerung der PS und der mkg: Je 9%, während die höchste Drehmomentdifferenz + 12% beträgt.

Nicht Spitze, sondern ausschließlich Motor-Elastizität und damit Beschleunigungsvermögen wurden gewonnen, und um das ganz klar darzulegen, wäre nicht so sehr ein Vergleich der Beschleunigungszeiten als der Wegvorsprung des SE (beim Überholen) zu erwähnen. Und wenn selbst diese keinesfalls nur theoretische Erwägung nicht entscheidend zählen sollte, das kann nur der SE mit seiner Einspritzung: Wohl nie zuvor hat ein Motor dem Diktat des Gaspedals so willig und unmittelbar gehorcht; es ist ein Erlebnis sondergleichen, auf jede Stellung des Gasfußes jedesmal unfehlbar eine so direkte und präzise Leistungsantwort zu erhalten wie hier. Damit wächst der SE über den S hinaus, beide sind sehr schnelle Reisewagen, die auf der Autobahn ganz mühelos 150 laufen, doch das verfügbare Leistungsplus und diese für Leute, die das Wundern noch nicht verlernt haben, geradezu sensationelle Laufkultur werden ganz sicher jeden sportlich orientierten Fahrer begeistern, der vorbildlichen Fahrkomfort und sportliches Temperament in einem bequemen und gleichzeitig tadellos liegenden Reisewagen vereint sehen will.

6,70-13-Reifen in Sportausführung mit vier Gewebelagen. Dunlops am Testwagen, die sich je nach Reifendruck einmal als echte Hochleistungs-, andererseits als vorzügliche Komfortreifen erwiesen. Kaum noch Pflastertrommeln, keine übertriebene Quietscherei. Hervorragender Federungskomfort, amerikanisch wirkt nur eine kleine Hubspanne rund um statisch Null der Räder. Sonst ein Mercedes, ein in jeder Hinsicht harmonischer Wagen, einzigartig in seiner gediegenen Bauweise. Denn das ist kein üblicher flotter bis salopper Autobau, sondern auf vier Räder übertragener Maschinenbau. Wenn das kein Unterschied ist!

JFD

Porträt des Mercedes-Benz 220 SE

Motor: 115 PS aus 2195 ccm bei 4800 U/min, max. 6000 U/min, Verdichtung 1:8,7.

Leistungsabgabe: Die Laufkultur selbst.

Laufgeräusche: Für Motorgröße vorbildlich ruhig.

Schaltung: Am Lenkrad, vier synchronisierte Gänge.

Temperament: Null auf 80 – 100 – 120 km/h in 9,8 – 14 – 21 sec – bei 160 km/h nur 3470 U/min.

Verbrauch: Nach DIN 70020 10,7 l/100 km (wie 220 S) – bei konstant 80 – 100 – 120 – 140 km/h – 7,6 – 8,8 – 11 – 14 l/100 km; Testverbrauch 12,8 l/100 km.

Fahrbehagen: Genügt sehr hohen Ansprüchen – Wendekreis 11 Meter.

Bremsen: Ate-Bremsgerät – kleine Fußkräfte – Wirkung leicht, fein dosierbar – insgesamt sehr gut.

Fahrbrillanz: Erstklassig auf Wagengröße, -Gewicht und -Leistung abgestimmte Lenkung – sportlich zu fahren – in keiner Richtung ermüdend.

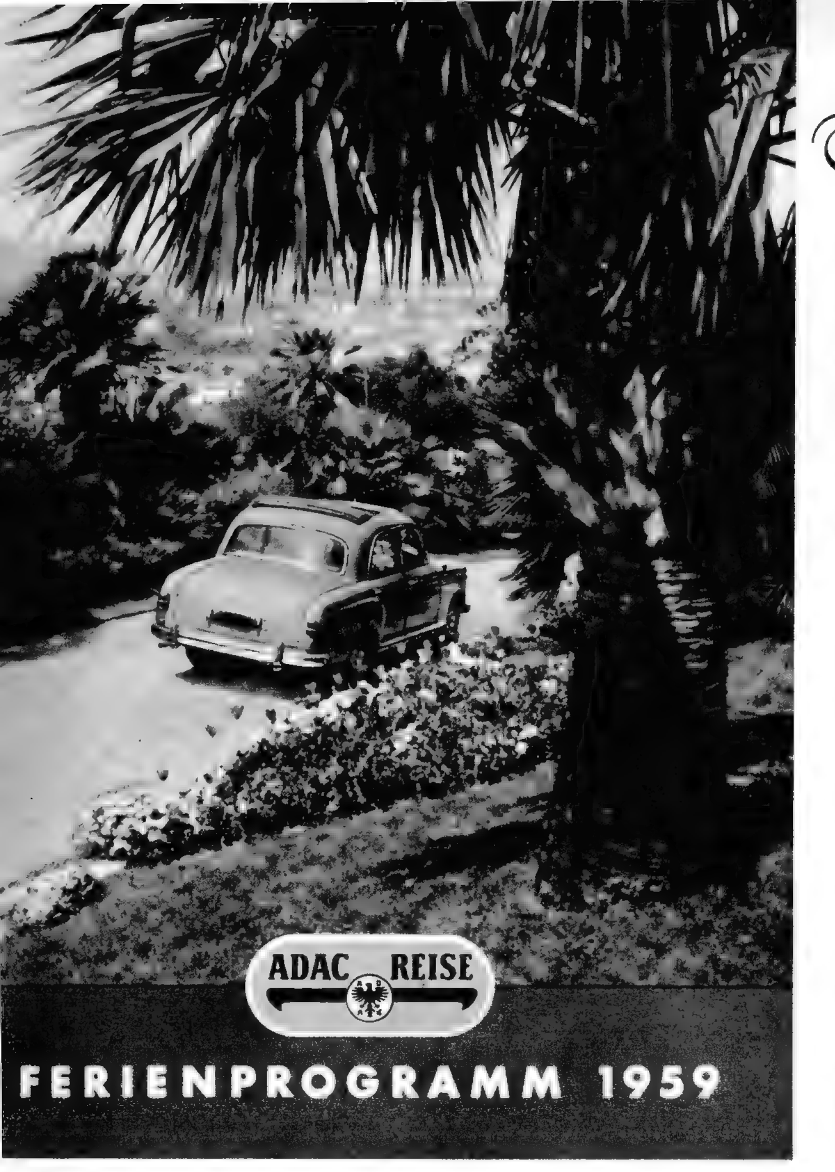
Format/Raum: Innen und außen repräsentativ groß.

Zuladung: Maximal 465 kg – Fahrzeuggewicht 1345 kg – 62-Liter-Tank.

Klima: Doppelt regelbare einwandfreie Heizung.

Preis: 14 400 DM Limousine einfarbig – Hydrak-Kupplung hydraulisch-automatisch 450 DM – Faltschiebedach 600 DM – Scheibenwaschanlage 40 DM.

Steuer/Versicherung: 317/391 DM.



Ein Osterei für die Mitglieder

Ende März wird, gewissermaßen als Osterei, das neue ADAC-Reise-Ferienprogramm 1959 zum Versand gebracht. Man darf überzeugt sein, daß dieses Heftchen von vielen Tausenden von Mitgliedern lebhaft erwartet und in noch stärkerem Maße als im Vorjahr auf seinen Inhalt geprüft wird. Daß die ADAC-REISE als Vermittler und Veranstalter immer mehr Vertrauen der Clubmitglieder gewinnt, geht nicht nur aus den zahlreichen Anerkennungsschreiben hervor, sondern auch aus dem ständigen Ansteigen der Vermittlungen. So konnten die Buchungszahlen der Monate Januar und Februar fast verdreifacht werden. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß die nächsten Monate die gleichen Beweise des Vertrauens zu der Leistung der ADAC-REISE bringen werden. Diese Entwicklung darf für alle, die am Zustandekommen des ADAC-Reisedienstes mitwirken, das beglückende Gefühl auslösen, daß dieses jüngste Leistungsbild des ADAC – wohl aus reisebürogewerblichen Gründen als ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH firmiert – einem echten Bedürfnis der Mitglieder entgegenkam und entspricht.

Aber sehen wir uns das Ferienprogramm, dessen Titelseite wir heute vorstellen, einmal näher an. Im Inhaltsverzeichnis lesen wir nicht nur von Hotelpauschalaufenthalten, Ferienwohnungen und Bungalow-Hotels im In- und Ausland, sind nicht nur überrascht von der Fülle der Angebote nach Zielorten und Preislage, sondern wir erkennen auf einen Blick auch die Besonderheiten, die sich hier anbieten: Von den „Wohnwagen am Lago Maggiore" bis zu den „Ferien im Sattel", einer sehr originellen Idee, die reitsportfreudige Damen und Herren zu einer „Pauschalrundreise zu Pferde" im burgen- und schloßreichen Kärntnerland einladet, spannt sich eine Kette von Angeboten, die das Angenehme mit dem Nützlichen verbindet.

Darüber hinaus bietet das Ferienprogramm eine Fülle von See- und Flugreisen an. Angefangen von den bekannten Nahzielen des Mittelmeeres, Mallorca oder den Kanarischen Inseln, bis zu den Ostseefahrten ab Lübeck nach Leningrad, Danzig und Helsinki. Die beliebten Club-Fernflüge nach Belgisch-Kongo und Ostafrika und als Neuestes eine Flugreise Frankfurt–New York, Florida und in das Karabische Seengebiet, sind besondere Schlager im reichhaltigen Angebot für die Clubmitglieder.

Daß die ADAC-REISE natürlich nur mit zuverlässigen Reiseveranstaltern zusammenarbeitet, und in erster Linie dabei nur an das Reisewohl der Clubmitglieder denkt, liegt auf der Hand. Jedes Mitglied darf aber überzeugt sein, daß es bei den weitreichenden, ja weltweiten Beziehungen des ADAC bestens bedient ist, in der Heimat wie in fernen Ländern. Ein Grund mehr, auch weiterhin alle Reisewünsche getrost in die Hände der ADAC-REISE zu legen. *R. F.*

Rendezvous von Tourismus und Gastlichkeit

ADAC ZEIGT AUF DER »IGAFA« SEINE ARBEITSGEBIETE

Die Idee, einmal Fremdenverkehr und Gastlichkeit zu einem Rendezvous innerhalb einer großen internationalen Schau zu vereinen, wurde 1954 in München geboren. Damals bewies die 1. IGAFA bereits, wie sehr ein solches Thema anspricht, denn es besuchten über 360 000 Menschen den Ausstellungspark. Die 2. „Internationale Schau für Gastronomie und Fremdenverkehr (IGAFA)" wird nun vom 25. April bis 7. Mai 1959 in einem weit größeren Rahmen an der gleichen Stelle in Deutschlands führender Fremdenverkehrsstadt veranstaltet. Sie füllt 15 Hallen mit 45 000 qm Fläche und es beteiligen sich 31 Staaten. Sogar Japan und Indien präsentieren erstmals ihre touristischen Attraktionen. Es fehlt auch nicht der Club Méditerranée, Paris, mit den für seine 11 Mittelmeerdörfer charakteristischen polynesischen Bambushütten.

Selbstverständlich ist auch der ADAC mit einem sehr geräumigen Stand auf der IGAFA vertreten. Dieser liegt sehr günstig unweit des Haupteingangs in der Halle A 1, die mit wenigen Schritten durch das IGAFA-Musterhotel erreicht wird. Die ADAC-Sonderschau befindet sich in bester Gesellschaft, denn in dieser Halle stellen u. a. die Fremdenverkehrsverbände von Bayern und Baden-Württemberg, ferner das Saarland, Lufthansa und Air France, die Städte Köln und Frankfurt, einige Bergbahnen sowie die Bundespost und Bundesbahn aus. Dem Thema der Ausstellung entsprechend lautet das den Stand krönende Motto: „Ferien mit dem ADAC!" Ein Auskunfttisch wird aufgebaut und über einem Sockel sieht man das ADAC-Zeichen. Die nach München kommenden Motortouristen werden sich hier gleich zu Hause fühlen, denn der ADAC stellt den Besuchern seine zahlreichen Kinder vor, Leistungsbilder seiner verschiedenen Betätigungszweige, die sich vornehmlich in Großfotos widerspiegeln, von der Straßenwacht bis zur Reiseversicherung, von der Verkehrsabteilung zur touristischen Abteilung, um nur einige zu nennen. Die ADAC-Reise- und Wirtschafts-GmbH erleichtert das Pläneschmieden und zeigt jedem Motortouristen die besten Wege zu einem Urlaub, wie er individuell seinen persönlichen Bedürfnissen am besten entspricht.

Auf einer Riesen-Sonderschau von 1700 qm Fläche präsentiert Italien die wichtigsten Attraktionen als Fremdenverkehrsland Nummer 1, aber Österreich und Frankreich stehen nicht weit hinter Italien zurück, gefolgt von der Schweiz, Portugal, Niederlande, Spanien und vielen weiteren Ländern. Die Alpenländer propagieren Pässefahrten. Hier verdient die zwischen den sechs an den Alpen beteiligten Ländern Deutschland, Österreich, Italien, Schweiz, Frankreich und Jugoslawien seit Jahren gemeinsam betriebene Alpenraumwerbung Erwähnung. Sie wirbt auf der IGAFA mit ihren Werbemitteln nicht zuletzt für die Grand Route, die auf 3500 km Länge alle Länder berührt.

Neben einer Reihe von Nationaltagen, auf denen führende Fremdenverkehrsländer mit speziellen werblichen Veranstaltungen hervortreten, verdient noch ein einzigartiges Ereignis, nämlich das „Forum für Tourismus" vom 28. April, Erwähnung. Das bayerische Wirtschaftsministerium lädt 1500 bekannte Fremdenverkehrsexperten jeder Art von über 50 Ländern ein, um in der bayerischen Landeshauptstadt die aktuellsten Probleme des Tourismus zu diskutieren und sich über weiter anzustrebende internationale Reiseerleichterungen einzusetzen.

Die „Deutsche Shell AG" richtet auf der IGAFA auch die „Shell-Fahrschule der Jugend" ein. Sie umfaßt 2000 qm und ist für die „Autotouristen der Zukunft" gedacht. Bekanntlich gibt es heute im Bundesgebiet und in Berlin bereits mehr als 60 derartige Fahrschulen. Sie finden mit ihrer wirklichkeitsnahen Arbeit bei der Jugend großes Interesse und lebhafte Begeisterung. Hier ist alles, was zum Straßenverkehr gehört, in geeigneter Abmessung so weit reduziert, daß für das Kind ein wirklich echtes Verkehrsbild entsteht. Auf solche Weise wird erreicht, daß die Kinder als künftige Verkehrsteilnehmer mitwirken und nicht nur mit Figuren zeigen, wie weit sie die Theorie beherrschen.

Die IGAFA hat gleichsam einen Janus-Kopf. Der eine ist dem Tourismus zugewendet und der andere der Gastlichkeit. Hier wetteifern bei internationaler Beteiligung berühmte Köche in der Plattenschau, hier treten zehn Luftfahrtgesellschaften zu einem Wettstreit ihrer Bordköche an und hier gibt es eine Sonderschau „Der gedeckte Tisch". Nicht nur das IGAFA-Musterhotel mit seinen 30 Räumen, sondern auch Hunderte von Firmen offenbaren die jüngsten Leistungen zur Befriedigung jedweden gastronomischen Bedarfs. *D.*



Die Statistik ist älter als unsere Zeitrechnung. Schon der Psalmist sagte: „Unser Leben währet 70 Jahre, und wenn es hoch kommt, so sind es 80 Jahre". Er war sich der Unvollkommenheit seiner statistischen Betrachtung vollkommen bewußt, und er war mutig genug, das mit zwei Zahlen zu bekennen. Wir wollen ergründen, wieviel Autos aus dem Inhalt „der Lohntüte" erworben, gefahren, unterhalten und ihre Unkosten bestritten werden. Und da geht es uns – trotz aller Elektronengehirne – wie einst dem Psalmisten: Wo soll man anfangen, wo aufhören, um zu gründlichen Schlüssen zu kommen! Man meint mit der „Lohntüte" natürlich nicht nur das Einkommen des Arbeiters, des Lohnempfängers also, sondern auch das des Angestellten, des Gehaltsempfängers. Nun gibt es eine nicht geringe Zahl von Angestellten, die weniger verdienen als Arbeiter, und umgekehrt gilt das natürlich in viel höherem Maße. Man darf indes annehmen, daß der *Lohnempfänger* als „Halter" eines Autos Erwerb, Betrieb und Unterhaltung seines Wagens aus vollkommen eigenen Mitteln bestreitet, wobei ihm allerdings unter bestimmten Umständen gewisse Unterhaltungserleichterungen – Kilometergelder zwischen Wohn- und Arbeitsstätte – steuerliche Vorzüge vermitteln, die (wir kommen noch darauf zurück) aber auch ebenso fragwürdig sind.

Der *Gehalts*empfänger kann unter genau den gleichen Voraussetzungen Kraftfahrzeughalter sein. Doch in diesem Verhältnis aus – wie es in der Steuergesetzgebung heißt – „unselbständiger Arbeit" gibt es der Variationen viele. Auf der unteren Ebene ist ein solcher Gehaltsempfänger meist ebenso echter Kraftfahrzeughalter wie der Lohnempfänger, auf der obersten Ebene ist er es oft nur nominell, und der Arbeitgeber trägt teilweise oder ganz die Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Fahrzeugs. Auch unsere folgenden Feststellungen leiden unter den sich aus solchen Komplikationen ergebenden Unvollkommenheiten. Trotzdem sind sie interessant.

Die Statistik so und so

Beginnen wir also beim *Arbeiter* als Kraftfahrzeugkäufer und -halter. Da stutzen wir zunächst – und solche Fälle gibt es auch in den übrigen Gruppen der Arbeitnehmer –, daß sich Arbeiter nicht nur Motorräder, PKW, Kombis (sagen wir in diesem Falle: Auch sonst nutzbare Familienkutschen), sondern auch Lieferwagen, LKW und gar Zugmaschinen anschaffen, und es waren, um nur eine Zahl zu nennen, im zweiten Halbjahr 1958 immerhin 48 LKW. Gewiß keine entscheidende Zahl, aber Frage: Was macht ein Arbeiter, der jeden Tag seine acht Stunden, oder 40 Stunden in der Woche, vollauf beschäftigt ist, mit einem LKW, um ihn nicht nur zu unterhalten, sondern auch rentabel einsetzen zu können? Gar kein Wunder und kein Geheimnis, sondern nur eine kleine und nicht zu verübelnde Ungenauigkeit der Statistik. Solch ein Fall: Die Frau eines Arbeiters, auf dessen Namen der LKW gekauft und zugelassen ist, betreibt „nebenbei" ein Gemüsegeschäft, und das geht so gut, daß sie demnächst einen zweiten LKW anschaffen wird. Ihr Mann aber wird so lange seinen Arbeiterberuf ausüben, bis die Wagen abbezahlt sind.

Ein anderer Fall: Ein Arbeitnehmer – Beamter, Angestellter oder Arbeiter, einerlei –, der aus irgendwelchen finanzrechtlichen, steuerlichen, familiären oder persönlichen Gründen, deren es unzählige gibt, nicht als Kfz-Halter in Erscheinung treten möchte, läßt seine Frau (Sohn oder Tochter) als Fahrzeughalter eintragen. Sie erscheinen dann in der Statistik neben andern Haltern als „Sonstige". Unter dieser Rubrik der Käufer neuer PKWs wurden im ersten Halbjahr 1958 nicht weniger als 16,2 % aller Zulassungen, nämlich 51 390 PKW, registriert, wobei man natürlich auch berücksichtigen muß, daß darin ein sehr hoher, aber nicht bekannter Prozentsatz von Pensionären, Rentnern und Berufslosen enthalten ist. Wieder erkennt man, wie schwer es ist, zu schlüssigen Zahlen zu kommen. Ungeachtet dessen weist die Statistik ein großartiges Anwachsen der Kraftfahrzeughalter „aus der Lohntüte" aus.

Das große Umsteigen

Es ist ganz selbstverständlich, daß es unter den Arbeitern sehr viele Motorradfahrer gibt, aber mit dem Aufblühen der Wirtschaft ergaben sich auch Wandlungen auf dem Motorradmarkt. Während 1950 der Anteil der Arbeiter unter den Motorradbesitzern 38,5 % betrug, stieg er auf 52 % im Jahre 1953, auf 60,4 % im Jahre 1956 und auf 62,4 % im Jahre 1957. Diese Entwicklung kennzeichnet gleichzeitig die wachsende Zweiradmotorisierung der Jungarbeiter wie eine gewisse Abwanderung der Besserbezahlten in die Gruppe der PKW-Besitzer. Der Motorradbestand in Arbeiterbesitz stieg nämlich von 289 153 Stück 1950 auf 1 042 721 Stück 1953 und 1 489 025 Stück 1957. Die Zuwachsrate läßt in der Zweiradmotorisierung nach; das große Umsteigen von zwei auf vier Räder ist in vollem Gange.

Die Motorisierungswelle des Arbeiters setzte schon verhältnismäßig früh ein, nämlich zwischen 1952 und 1953. Bis dahin war der lebensnotwendige Nachholbedarf – Nahrung, Kleidung, Wohnung – so weit gedeckt, daß man nun auch an solche Dinge, die das Leben verschönen, denken konnte. Daß der Anteil der Arbeiter am Motorradbestand zwischen 1952 und 1953 von 46,8 auf 52,0 % anstieg, war nicht so sehr verwunderlich. Daß sich aber der Anteil der Arbeiter am PKW-Bestand während des gleichen Zeitraums verdoppelte, wenn auch nur von 1,1 % auf 2,2 %, war ein signierendes Zeichen. Prozentual stieg zwar dann der Anteil zwischen 1953 und 1954 „nur" von 2,2 auf 3,7 %, tatsächlich aber verdoppelte sich die Zahl der Arbeiter-PKWs von rund 25 000 auf 52 000, um sich im nächsten Jahre auf 96 000 fast zu verdoppeln und im übernächsten – 1956 – mit 190 000 erneut auf das Doppelte anzusteigen. Eine ganz erstaunliche Entwicklung! Mitte 1957 befanden sich dann 313 000 PKW und rund 1,5 Millionen Krafträder im Besitz der Arbeiterschaft. Das sind also in der Bundesrepublik etwa 1,8 Millionen motorisierte Arbeiter, ohne Angestellte.

Noch ein zweiter Faktor ist für das Ansteigen der PKW-Motorisierung „aus der Lohntüte" von weittragender Bedeutung zu nennen. Um 1953 kamen nämlich die ersten Gebrauchtwagen aus der Nachkriegsproduktion in größerer Zahl auf den Markt und also in die „zweite Hand". Ganz selbstverständlich, daß insbesondere die Arbeiterschaft da zugriff. Während sie 1953 nur 3629 neue PKW in ihren Besitz nahm, kaufte sie etwa siebenmal so viel gebrauchte Wagen, nämlich 24 143. Diese Situation setzt sich bis in die jüngste Zeit fort. Während sich Arbeiter im 1. Halbjahr 1957 41 149 neue PKW anschafften, kauften sie 73 955 Altwagen. Im 1. Halbjahr 1958 bezifferten sich die Neuzulassungen der Arbeiter auf 55 592 PKW (17,6 %), die „Besitzumschreibungen" – Kauf gebrauchter Wagen – aber auf 105 893 (31,3 %).

Die Arbeiterschaft verfügte 1957 über rund 313 000 PKW, kaufte aber während des ersten Halbjahres 1958 nicht weniger als 161 000 neue und gebrauchte PKW, wobei die Statistik allerdings nichts darüber sagt, wie viele PKW sie auch verkaufte, um einen Fahrzeugwechsel vorzunehmen. Diese Zahl wird zwar nicht gering, aber auch nicht entscheidend sein.

Entscheidend für die PKW-Motorisierung der Arbeitnehmer ist nicht allein die Höhe des Einkommens, oft genug die Weglänge zum Arbeitsplatz, die Kopfzahl der Familie und auch das Gesamt-Familieneinkommen. Weniger entscheidend ist gerade bei der PKW-Motorisierung die gesetzliche Möglichkeit, Kilometergelder für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte steuerlich abzusetzen. Bekanntlich genehmigen die Finanzämter Arbeitnehmern auf Antrag diese Absetzung der Arbeitswegkosten in Höhe von 50 Pf pro PKW-Kilometer zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, also je 25 Pf pro Kilometer für Hin- und Rückweg. Das kann für einen gut bezahlten ledigen oder kinderlos verheirateten Arbeitnehmer bei bestimmten Weglängen „steuerlich" interessant sein, ist es aber in den weitaus meisten Fällen nicht.

Der Vorteil eines Familienautos

Demgemäß ist die Lohntüten-PKW-Haltung aus der Steuer-Perspektive nur sehr bedingt zu betrachten, andererseits kann sich eine Familienreise in Urlaub und Wochenende unter Berücksichtigung sonstiger Benutzung recht gut bezahlt machen. Nun, man darf den ganzen Fragenkomplex sicher nicht nur vom wirtschaftlichen Standpunkt aus sehen. Zum anständigen Lebensstandard gehört ein bißchen Außergewöhnliches, das vom Pelzmantel über das Fernsehgerät bis zum Auto und darüber hinaus reicht. Aus der Fülle der Untersuchungen kenne ich einen Sonderfall: Vater und zwei unverheiratete Söhne, mit der Mutter einen respektablen Haushalt bildend, sind drei hochbezahlte, qualifizierte Arbeiter. Sie haben sich gemeinsam – Mutter ist Fahrzeughalterin – einen Mittelklasse-Wagen, bar bezahlt, fabrikneu, gekauft, einschließlich Radio, Weißwandreifen und einigen anderen Raffinessen. Natürlich ist auch das ein extremer Fall.

Der Angestellte als PKW-Halter und Käufer unterscheidet sich bis zu einer nicht klar zu umreißenden Grenze seines Einkommens vom Arbeiter dadurch, daß er einerseits schon aus repräsentativen Gründen seiner sozialen Stellung des PKWs eher bedarf als der Arbeiter, daß er andererseits aber auch einen höheren kulturellen Aufwand zu bestreiten hat, der ihn wiederum zwingt, notgedrungen auf die PKW-Anschaffung länger zu warten oder ganz zu verzichten. Die Statistik ist nicht in der Lage, darüber etwas auszusagen, zumal der soziologische Begriff des Angestellten – wie schon erwähnt – sich vom eben ausgelernten

PKW-NEUZULASSUNGEN 1957/58

	Gesamt-zulassungen	Davon beteiligte Berufe Arbeiter	Angestellte	Beamte
1957 I. Halbjahr	263 779	41 149 = 15,6 %	46 483 = 17,6 %	16 669 = 6,3 %
1957 II. Halbjahr	240 763	33 625 = 13,9 %	38 998 = 16,2 %	14 174 = 5,9 %
1957 Ganzes Jahr	504 542	74 774 = 14,8 %	85 481 = 16,9 %	30 843 = 6,1 %
1958 II. Halbjahr	316 552	55 592 = 17,6 %	67 778 = 19,8 %	24 398 = 7,7 %

PKW-UMSCHREIBUNGEN 1957/58
(Erwerb gebrauchter PKW)

	Gesamt-zulassungen	Davon beteiligte Berufe Arbeiter	Angestellte	Beamte
1957 I. Halbjahr	270 895	73 955 = 27,3 %	58 935 = 21,7 %	16 991 = 6,3 %
1957 II. Halbjahr	261 146	74 012 = 28,3 %	53 563 = 20,5 %	17 308 = 6,6 %
1957 Ganzes Jahr	532 041	147 967 = 27,8 %	112 498 = 21,1 %	34 299 = 6,5 %
1958 II. Halbjahr	338 867	105 893 = 31,3 %	75 813 = 22,4 %	26 596 = 7,8 %

Stift bis zum Konzern-Generaldirektor erstreckt. In der Gesamtübersicht ist festzustellen, daß die PKW-Motorisierung des Durchschnitts der Angestellten etwa im gleichen Tempo fortschreitet wie die der Arbeiter, nur wendet sie sich im weitaus höheren Maße vom Zweiradfahrzeug ab. Auch in der Angestelltenschaft spielt der Käufer gebrauchter Wagen eine sehr bedeutende Rolle, tritt aber stärker noch als Käufer neuer Wagen in Erscheinung. Doch selbst im Kreise leitender Angestellter ist der Kauf gebrauchter Wagen im Verhältnis zum Kauf neuer Wagen (8 : 10) erstaunlich hoch, was wohl auf den allmählichen Übergang zu Wagen repräsentativen Charakters zurückzuführen ist.



Am Schluß: Die Beamtenschaft

So bleibt noch ein Wort zur PKW-Motorisierung der Beamtenschaft zu sagen. Auch hier ist ganz klar eine Aufwärtsbewegung zu erkennen. Jedoch erscheint sie vorsichtiger



Bildausschnitt aus einem Parkplatz vor dem BMW-Werk in München. Das Bild zeigt deutlich, daß die BMW-Belegschaft die hauseigene „Isetta" bevorzugt. Links: So war es noch vor Jahren. Nach Arbeitsschluß fuhren die meisten Arbeiter auf ihren Fahrrädern nach Hause. Inzwischen hat sich das Bild geändert. Moped, Motorrad und Auto sind die beliebten Fahrzeuge bei den Arbeitern.

Fotos: Bavaria, Büttner

und weniger sprunghaft. Das ist ganz selbstverständlich, denn dieser Berufsstand ist zunächst einmal konjunkturellen Einflüssen gegenüber fast unempfindlich. Von den drei Gruppen der Arbeitnehmer ist lediglich die dritte, der Beamte, unter normalen Verhältnissen unkündbar. Zumindest ist seine gegenwärtige Position gesichert. Der wirtschaftliche Aufstieg, der mit dem beruflichen verbunden ist, läßt sich oft genug und gar auf lange Zeit vorausberechnen, sogar bis in das Pensionsalter hinein. Andererseits ist der Vater Staat – einschließlich der Kommunen – nicht gerade sehr „spesenfreudig", zahlt ungern Kilometergelder für Dienstfahrten und ist auch sonst – von den Pensionen abgesehen – nicht gerade sehr zahlungswillig. Er bietet seinen Beamten für ihre eigenen Fahrzeuge lediglich Vergünstigungen hinsichtlich der Versicherungsprämien (Mehrheits-Rabatte), die aber zur Zeit auf sehr schwachen Füßen stehen und deren Berechtigung nicht nur von allen anderen Versicherungsnehmern richtigerweise bestritten, sondern auch schon bei der Versicherungswirtschaft als ungerecht betrachtet wird. Der Beamte kann für die Unterhaltung seines Fahrzeugs kaum etwas steuerlich „absetzen". Das mag von Staats wegen – ökonomisch gedacht – richtig sein, aber auch da gibt es Grenzen, die oft unverständlich sind, wenn es sich um technischen Fortschritt handelt.

Beispiele, die in diesem Zusammenhange vielleicht etwas abwegig erscheinen, mögen dennoch erwähnt sein: Wir wissen, daß es noch unzählige Volksschulen gibt, die keinen Fernsprechanschluß haben (um zu konferieren, muß man mit der Straßenbahn hin und her fahren) und solche Zeitverschwendung geht zu Lasten des Steuerzahlers – wir kennen aber auch mindestens einen Fall, in dem der Verkehrsingenieur einer Großstadt weder einen eigenen PKW besitzt noch ein festes Dienstfahrzeug, sondern, daß er jeweils für seine Dienstfahrten einen Wagen bei der Fahrbereitschaft anfordern muß und Glück hat, wenn gerade einer „frei" ist. In diesem Zusammenhange ist auch noch – ebenso abwegig vom eigentlichen Thema – beachtlich, daß von insgesamt 2,3 Millionen PKW-Bestand der Bundesrepublik Mitte 1957 nur 25 000 im Behördenbesitz waren, und davon gehörten noch 4400 der Bundesbahn und Bundespost. Dagegen gab es immerhin 125 000 beamteneigene PKW. Man könnte bei dieser Motorisierungs-Unterentwicklung der bundesrepublikanischen Behörden sogar auf den Gedanken kommen, die „Leihwagen-Affären" aus einem völlig andern und weniger negativen Blickwinkel aus zu betrachten.

Eine Warnung an den Staat

Werfen wir zum Schluß unserer Erörterungen einen Blick auf die Tabelle der jüngsten Bewegungen auf dem Automarkt – Neuzulassungen und Umschreibungen – zwischen 1957 und dem ersten Halbjahr 1958:

Wie bedeutend die Rolle der Lohn- und Gehaltsempfänger in der bundesrepublikanischen Automobilwirtschaft ist – und Aussicht hat, noch bedeutender zu werden, geht daraus hervor, daß allein die drei Gruppen Arbeiter, Angestellte und Beamte, im 1. Halbjahr 1957 an den Zulassungen fabrikneuer PKW mit 45,1 % der Gesamtzulassungen (zuzüglich „sonstiger" Privathalter mit 16,2 = 61,3 %) beteiligt waren. Noch größer ist ihr Anteil an den Umschreibungen – also Erwerb gebrauchter PKW – mit 61,5 % (zuzüglich „sonstiger" mit 12,9 % = 74,4 %). Wenn also schon der Neuwagenmarkt zu 45,1 % aus der Lohntüte bestritten wird und der Altwagenmarkt zu 61,5 % – wenn die Privatkäufer auf dem Neuwagenmarkt 61,3 % und auf dem Altwagenmarkt sogar 74,4 % ausmachen, dann können wir mit dieser Entwicklung ganz zufrieden sein. Dies, obgleich wir im Verhältnis zu andern Ländern ähnlicher Sozialstruktur in wesentlichen Maßen untermotorisiert sind.

Eine Warnung an den Staat erscheint uns in diesem Zusammenhang wichtig: Gerade in den Kreisen der privaten Motorisierung, der Motorisierung aus der Lohntüte nicht zuletzt, hört man gar nicht selten die Meinung: „Ich möchte mir ja ganz gern ein Auto zulegen, ich kann es auch finanziëren, um mit ihm ins Grüne hinaus zu fahren, nach Feierabend, wochenends und in den „großen Ferien". Aber wenn man keine zusätzlichen Straßen baut, wenn sich die vorhandenen immer noch mehr verstopfen, dann bleibe ich lieber auf meinem Balkon, dann brauche ich kein Auto, dann kann ich auch ‚draußen' keine frische Luft schnappen!"

Und dann, lieber Staat, kann die Motorisierung aus der Lohntüte einpacken!

Dann bekommen wir zu den Kohlenhalden auch noch Autohalden!

Dann wird es auch zu spät sein, den Motorisierungswillen „aus der Lohntüte" noch dadurch steuern zu wollen, daß man den Gebrauchtwagen Steuererleichterungen gewährt, was schon längst und allerlängst fällig wäre.

Ernst Rosemann

PROZENTUAL-BETEILIGUNG DER BERUFSGRUPPEN
Bei Neuzulassungen und Umschreibungen
1. Halbjahr 1958

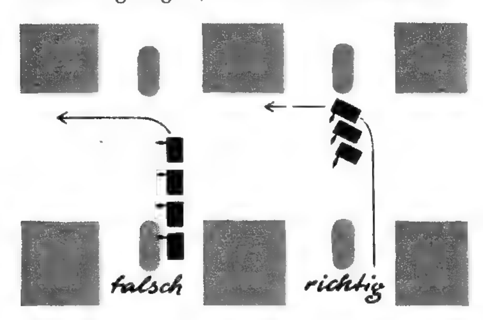
Neuzulassungen		Umschreibungen	
1. Handel	19,9 %	1. Arbeiter	31,3 %
2. Angestellte	19,8 %	2. Angestellte	22,4 %
3. Arbeiter	17,6 %	3. Handel	12,9 %
4. Handwerk	8,7 %	4. Handwerk	8,4 %
5. Beamte	7,7 %	5. Beamte	7,8 %
6. Industrie	7,7 %	6. Industrie	2,5 %
7. Gewerbl. Verkehr	2,4 %	7. Gewerbl. Verkehr	1,8 %
	83,8 %		87,1 %
8. „Sonstige"	16,2 %	8. „Sonstige"	12,9 %
	100,0 %		100,0 %
davon Privathalter	45,1 %	davon Privathalter	61,5 %

Verkehr und Paragraphen

Einbiegen nach links

Man beobachtet immer wieder, daß sich Kraftfahrer beim Linksabbiegen in eine andere Straße nicht richtig verhalten. Dabei soll heute nicht davon die Rede sein, daß der Linksabbieger rechtzeitig seinen Winker zu betätigen, sich rechtzeitig möglichst weit nach links zur Straßenmitte hin einzuordnen und den rückwärtigen Verkehr zu beobachten hat. Diese Verpflichtungen sind den Kraftfahrern geläufig und werden auch in der Regel beachtet. Das unsachgemäße Verhalten beginnt aber häufig mit dem Einbiegen selbst.

Ist der Verkehr an der Kreuzung durch eine Verkehrsampel oder einen Polizeibeamten geregelt, so muß der Linksabbieger bei Rotlicht oder gesperrter Fahrtrichtung zunächst an der Haltelinie anhalten. Leuchtet das Grünlicht auf, so fährt nicht selten das erste Fahrzeug zum Ärger der dahinterstehenden Linksabbieger nur wenig über die Haltelinie, um zunächst den Gegenverkehr abzuwarten. Bei lebhaftem Gegenverkehr kann in der Regel erst bei Sperrung dieser Fahrtrichtung und Aufleuchten des diagonalen Gelblichtes nach links eingebogen werden. Die Folge davon ist, daß nur der an erster Stelle stehende Linksabbieger wirklich abbiegen kann. Denn sein Hintermann kam nicht mehr über die Haltelinie und muß bei Sperrung der Fahrtrichtung anhalten. Wenn deshalb der an erster Stelle stehende Linksabbieger nur wenig über die Haltelinie fährt, nimmt er den übrigen Linksabbiegern die Möglichkeit, bei einem Lichtwechsel über die Kreuzung zu kommen und hemmt dadurch in vermeidbarer Weise den Verkehr.



Wie soll sich nun der Linksabbieger verhalten? Er hat bei Aufleuchten des Grünlichts sein Fahrzeug möglichst weit, etwa bis in Höhe der rechten Fahrbahnkante der gegenüberliegenden Straße, in die Kreuzung vorzuziehen. Ist die Kreuzung geräumig genug, so hat er sein Fahrzeug schräg aufzustellen. Alle nachfolgenden Linksabbieger haben dann ebenfalls schräg nebeneinander aufzufahren. Nur bei einer solchen Fahrweise werden möglichst viel linksabbiegende Fahrzeuge über die Haltelinie und in die Kreuzungsfläche kommen und dann bei Aufleuchten des Gelblichts nach links einbiegen können. Es wäre wünschenswert, wenn die Fahrschulen bei der Ausbildung der Fahrschüler gerade auf das richtige Verhalten beim Linksabbiegen ihr besonderes Augenmerk lenken würden. *Dr. S.*

Bespritzen von Fußgängern und Radfahrern

Die Verkehrsgemeinschaft erfordert eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer. Dazu gehört auch, daß bei nasser Witterung und insbesondere, wenn sich Wasserpfützen oder Schneematsch auf der Straße bilden, auf Fußgänger und Radfahrer gebührend geachtet wird. Zwar wird sich ein Bespritzen der Fußgänger nicht immer vermeiden lassen. Es stellt aber eine rücksichtslose Belästigung dar, wenn ein Kraftfahrzeug nur so durch die Pfützen rauscht, daß das Schmutzwasser nach allen Seiten hochgewirbelt wird, Radfahrer von oben bis unten beschmutzt werden und die Fußgänger auf oder neben der Straße sich fluchtartig in Sicherheit bringen müssen. Ein solcher Kraftfahrer erregt nicht nur den Unwillen der übrigen Verkehrsteilnehmer, sondern macht sich auch strafbar nach § 1 StVO, der jede vermeidbare Belästigung oder gar Schädigung anderer unter Strafe stellt. Bei nasser Witterung ist daher beim Passieren von Radfahrern oder Fußgängern langsam, unter Umständen sogar im Schritttempo zu fahren und ein möglichst großer seitlicher Abstand einzuhalten. Die vorübergehende Verlangsamung des Verkehrs muß in Kauf genommen werden und hat nichts mit einer Lahmlegung des Verkehrs zu tun. Dem Gebot der Flüssigkeit des Verkehrs geht nach der Rechtsprechung das der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer voran. *Dr. S.*

Haftpflichtversicherung in Frankreich

Ab 1. 4. 1959 wird in Frankreich die obligatorische Haftpflichtversicherung eingeführt. Die Zwangshaftpflicht gilt nicht nur für in Frankreich zugelassene Kraftfahrzeuge, sondern auch für die ausländischen Fahrzeuge, die vorübergehend nach Frankreich einreisen. Ausländische Kraftfahrzeugführer müssen deshalb ab 1. 4. 1959 im Besitz der internationalen grünen Versicherungskarte sein oder aber an der Grenze eine Kurzhaftpflichtversicherung abschließen. *Dr. S.*

Wo muß an einer Zollstelle gehalten werden?

Ein Kraftfahrer wurde zur Anzeige gebracht, weil er am Grenzübergang nicht vor, sondern erst fünf Meter hinter der geöffneten Zollschranke gehalten hat. Das Amtsgericht verurteilte den Kraftfahrer wegen Nichtbeachtung eines amtlichen Verkehrszeichens. Es meinte, das Verkehrszeichen »Zoll—Douane« bedeute, daß spätestens v o r der Zollschranke angehalten werden müsse, selbst wenn diese geöffnet sei.

Auf die Revision des Kraftfahrers wurde er vom Bayerischen Obersten Landesgericht (Urteil vom 21. 5. 1958 — RReg. 1 St 223/1958) freigesprochen. Das Gericht führte aus, daß das Verkehrszeichen „Zoll—Douane" lediglich das Anhalten an der Zollstelle gebiete, aber nichts darüber sage, w o im Bereich der Zollstelle angehalten werden soll. Letzteres steht daher dem Fahrzeugführer frei, sofern ihm nicht im Einzelfall von Polizeibeamten bestimmte Weisungen gegeben werden, zu deren Befolgung er natürlich verpflichtet ist. Da dem Angeklagten spezielle Weisungen zum Halten nicht erteilt waren, hätte er das Haltegebot des Verkehrszeichens „Zoll—Douane" jedenfalls bei geöffneter Schranke nur dann verletzt, wenn er die g a n z e Zollstelle ohne anzuhalten durchfahren hätte. Dies hat er aber nicht getan.

Die Entscheidung des BayerObLG steht nicht nur im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen, sondern ist auch deshalb zu begrüßen, weil die kleinliche Handhabung von Verkehrsvorschriften durch Polizeibeamte nicht zum Zuge kam. Man fragt sich, ob es notwendig war, in einer so belanglosen Sache wegen fünf Meter hin oder her Strafanzeige zu erstatten und die überlasteten Gerichte zu strapazieren. *Dr. S.*

URTEILE... URTEILE... URTEILE...

„Gerät ein Radfahrer in die Dunkelheit, so darf er das mit einem Rückstrahler versehene Fahrrad auch dann an der Hand mitführen, wenn es an einer Rückbeleuchtung fehlt."
(BGH, Urteil vom 30. 9. 58 — DAR 59, 46)

§§

„Der Motor eines vor einem Wohnhaus zur Nachtzeit haltenden Kraftrades darf nicht länger als eine angemessen kurze Zeit laufen, selbst wenn das Wiederanlassen des abgestellten Motors eine größere Geräuschbelästung als das Laufenlassen des Motors verursachen würde. In solchem Fall muß der Kraftradfahrer alsbald weiterfahren. Sechs Minuten darf er mit laufendem Motor nicht verweilen."
(OLG Celle, Urteil vom 13. 8. 58 — DAR 59, 50)

§§

„Ist ein Kraftfahrer nur zur Führung einer Fahrzeugart ungeeignet, dann darf das Gericht die Fahrerlaubnis nicht entziehen."
(OLG Karlsruhe, Urteil von 4. 9. 58 — DAR 59, 48)

§§

„Die Verpflichtung, dem Einsatzfahrzeug freie Bahn zu schaffen, wird nur ausgelöst, wenn das blaue Blinklicht und zugleich die akustische Warnvorrichtung eingeschaltet sind. Das Einschalten nur der einen oder anderen Einrichtung dagegen begründet keine wirksame Verpflichtung, dem Polizeifahrzeug freie Bahn zu schaffen."
(OLG Hamm, Urteil vom 25. 7. 58 — DAR 59, 50)

§§

„Die Nichtvorführung eines Kraftfahrzeuges zur Überprüfung gemäß § 29 StVZO ist nicht mit Strafe bedroht, wenn die Vorführung nicht von der Straßenverkehrsbehörde, sondern vom Technischen Überwachungsverein angeordnet worden ist."
(OLG Hamm, Urteil vom 8. 8. 58 — DAR 59, 55)

§§

„Das Überfahren der Mittellinie einer sechs Meter breiten Straße um 0,80 bis einen Meter durch einen Kraftfahrer, der nach links abbiegen will, ist zumindest außerhalb geschlossener Ortschaften dazu geeignet, bei einem bis auf kurze Entfernung herangekommenen entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer die begründete Besorgnis eines Zusammenstoßes aufkommen zu lassen."
(OLG Hamm, Urteil vom 2. 6. 58 — DAR 59, 51)



Wie oft schalten Sie in einer Minute?

Das kommt ganz darauf an, werden Sie sagen: im dichten Straßenverkehr öfter, auf langen Autobahnstrecken nur ganz selten. Sie meinen natürlich das Schalten der Gänge Ihres Kraftfahrzeuges. Aber haben Sie sich überlegt, wieviel Schaltvorgänge Ihr Nervensystem beim Fahren Sekunde um Sekunde durchführen muß, damit Sie jedesmal sicher Ihr Ziel erreichen? 485 Paragrafen der Straßenverkehrs-Gesetzgebung müssen von Ihnen - bewußt oder unbewußt - ständig beachtet werden. Hinzu kommt Sekunde um Sekunde die Einstellung auf wechselnde Gefahrensituationen, die sich in ihrer Eigenart kaum jemals wiederholen. Und vor Ihnen, neben Ihnen und hinter Ihnen bewegen sich Dutzende von Kraftfahrzeugen, deren Fahrer denselben Nervenbelastungen ausgesetzt sind. Eine einzige Fehlschaltung der Nerven kann Prozesse zur Folge haben, deren Kosten in die Tausende gehen können. DAS-Mitglieder haben diese Sorge nicht; denn die DAS schützt und stützt ihr gutes Recht. Die DAS zahlt ihre Prozeßkosten in allen Instanzen.



Die älteste und größte unabhängige Rechtsschutz-Gesellschaft - durch Freundschaftsvertrag mit dem ADAC verbunden.

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB ARZT

ARZT *und* AUTO

DER WURM IM URLAUB

VON PROF. DR. GERHARD DENECKE

Als ich einen meiner jungen Mitarbeiter beim Lebewohl vor dem Urlaub bat, während seiner Ferien nicht seinen Vater in der Praxis zu vertreten, war er höchst ungehalten und sagte schließlich: „Was ich in meinem Urlaub tue, geht niemand was an!" Er hatte nicht bemerkt, daß ihm während der Zeit seine Dienststelle offengehalten, seine Dienstwohnung bewahrt wurde, er hatte, obwohl er schon über Dreißig war, noch nie darüber nachgedacht, daß sein Arbeitgeber, in diesem Falle das Krankenhaus, ihm sein Gehalt auch im Urlaub bezahlte, damit er frisch und erholt zu seinem Dienste zurückkehre. Es ist aber nicht nur ein Betrug am Arbeitgeber, wenn man nach dem Urlaub matt und erschöpft nach Hause kommt, um sich dann im Dienst erst wieder zu erholen, es ist vor allem ein Betrug an der eigenen Person. Wenn man als Arzt viel reist und wenn man seine Patienten nach dem Urlaub kritisch betrachtet, so sieht man leider recht vieles, was besser vermieden würde und sich auch leicht vermeiden ließe, wenn alle über den biologischen Sinn des Urlaubs nachdenken wollten.

Nicht zuviel zumuten!

Das ganze Leben besteht in ständiger Arbeitsleistung. Die Menschen sind zwar gewöhnt, nur das Unerfreuliche zwischen Frühstück und Abendessen Arbeit zu nennen, aber selbst wenn wir im Bett liegen und gar nichts mehr von uns wissen, geht unsere Atmung, unser Blutkreislauf, der Stoffwechsel und die Verdauung mit all den verschiedenen Drüsen- und Muskelleistungen weiter. Wir dürfen das nicht gering achten, weil das, was am Morgen schließlich dabei herauskommt, nicht mehr viel wert ist. Es kommt auf das an, was drin geblieben ist. Von dieser stillen, zum größten Teile unbewußten Arbeit gibt es keinen Urlaub. Wenn das einmal aufhört, gehen wir auf unsere letzte Reise. Wenn wir uns diesen wertvollen Apparat also gut „am Laufen" erhalten wollen, müssen wir sehr sorgsam mit ihm umgehen. Das nun gerade tun die Menschen offenbar höchst ungern, denn solange wir überhaupt Schriften besitzen, steht darin die Klage darüber, daß die Menschen sich zu viel zumuten, gegen ihre Natur wüten, zuwenig auf ihre Gesundheit achten, dem Übermut verfallen.

Das liegt an jenem Himmelslicht, von dem Mephisto behauptet:

„Er nennt's Vernunft und braucht's allein, nur tierischer, als jedes Tier zu sein."

Während das instinktsichere Tier und erst recht die Pflanze ihr Wollen immer an ihr Können anpassen, vermag der Mensch höhere Ziele zu erkennen, die ihn verlocken, weit über seine Möglichkeiten Leistungen von sich zu verlangen, und langsam oder plötzlich sogar den Selbsterhaltungstrieb zu verleugnen.

„Und setzt Ihr nicht das Leben ein,
Nie wird Euch das Leben gewonnen sein."

Das ist sicher richtig, auch wenn es nicht von Schiller wäre, es fragt sich nur, ob das auch vom Urlaub gilt. Die Kürassiere singen es im Krieg, und da unser Zivilleben schon seit Paris und Helena und Romulus zu einem Krieg aller gegen alle geworden ist, gilt es auch heute noch für alle großen Leistungen. Es fragt sich nur, ob man die auch im Urlaub vollbringen muß?

Es beginnt mit dem „Fernweh"

Alle, die schnelle Wagen fahren, sagen jetzt: „Ja", und die anderen drücken noch etwas mehr auf die Tube, und sagen: „Ja! wenn man bedenkt, daß meiner schon seine 350 000 auf dem Buckel hat, dann ist doch München–Taormina in zwei Tagen allerhand!" Da hätten wir also schon die Verpflichtung zu großen Taten, gerade weil Urlaub ist, und auch gleich das „Fernweh" als die erste Urlaubskrankheit. Es ist ein Urübel der Deutschen – sagen wir der Germanen! – denn schon die Cimbern und Teutonen konnten nicht warten, bis die Völkerwanderung begann, sie mußten schon vorher nach Süden. Aber selbst Kaiser Rotbart würde doch vor Neid gelb werden, wenn er die Wagenschlangen sehen könnte, die jetzt mit beginnendem Frühling am Brenner auf Abfertigung warten. Das Fernweh ist also eine Erbkrankheit, und die ist bekanntlich weder chemisch noch operativ zu beseitigen. Es wäre auch schade, wenn sie ausgerottet werden könnte, weil sehr wichtige, gesundheitsfördernde Dinge, wie starke Klimaänderung, große Höhenunterschiede, andere Besonnung, Schnee oder Meeresstrand für viele eben nur in der Ferne zu finden sind.

Wir müssen also, wie immer bei unheilbaren Krankheiten, dem Patienten seine Krankheit lassen und sie doch behandeln. Die Therapie des Fernwehs besteht darin, daß man die Kilometerzahl durch seine Möglichkeiten dividiert, d. h. daß man Leidenschaft durch Vernunft ersetzt. Das ist bekanntlich sehr schwierig. Die gesamte Dramatik der Weltliteratur beruht darauf, daß das nicht gelingt. Da der Kraftfahrer aber nicht Dramatiker, sondern Techniker ist, und rechnen kann, hat er einige Hoffnung, diesen Zwiespalt doch zugunsten der Vernunft zu entscheiden. Wie man das macht, soll ein andermal besprochen werden. Jetzt gilt es, die anderen Würmer im Urlaub aufzusuchen und ihren nachhaltigen Einfluß aufzuzeigen.

Gewohnheiten – schlechtes Reisegepäck

Da hätten wir als Nr. 2 und 3 das Schneckenhaus und den Vogel. Das Schneckenhaus nehmen viele mit in den Urlaub, weil sie sich von ihren süßen Gewohnheiten nicht trennen können. Es ist nicht nur das Kofferradio, das sie auf die Almwiesen und an die Seeküste verpflanzen, es ist auch die Hast, das Gefühl, etwas zu verpassen, das sie in ihrem Geschäftsleben vielleicht wirklich nötig haben, vielleicht sich nur von Vorgesetzten, ehrgeizigen Ehepartnern, Kollegen oder ihrer eigenen Einbildung aufdrängen lassen. Sie wenden diese Hast schon zu Haus auch auf das Vergnügen an, und im Urlaub natürlich erst recht. Denn sie nehmen das Vergnügen verteufelt ernst und würden sich vor sich selber schämen, wenn sie die Möglichkeiten dieser kostbaren drei Wochen nicht „restlos ausgeschöpft haben würden", wenn sie wieder nach Hause kommen. Leider sind sie dann selbst auch meist ausgeschöpft. Wir wissen, daß diese Hast unserer Zeit auf der Überproduktion bestimmter Hormone und der entsprechend höher und labiler eingestellten Spannung unseres vegetativen Nervensystems beruht. Alle Ruhezeiten, besonders die Nacht und der Urlaub sind dazu da, diese Überproduktion des „Leistungshormons" und ihre unangenehmen Folgen abebben zu lassen. Wer schon zu Haus schlecht schlafen kann, teils, weil er in obigem Sinne „überdreht" ist, teils, weil der Lärm der Straße und der Nachbarn ihn nicht schlafen lassen, darf seine Hast nicht zum Genuß auf Reisen verwenden, sonst hat er nur Nachteil davon und fördert seine innere Unruhe.

Der Urlaubs-„Vogel"

Diese innere Unruhe, an der jetzt etwa die Hälfte aller Großstadtmenschen und ein gutes Drittel der ländlichen Bevölkerung leidet, läßt auch den Vogel, die dritte Urlaubskrankheit, flattern. Der Vogel nimmt nicht seine gewohnte Umwelt mit, wie die Schnecke, um sie als Schranke gegen die Fremde um sich aufzubauen. Der Vogel ist im Gegenteil bestrebt, so rasch wie möglich mit der fremden Umwelt eins zu werden. Vor fünfzig Jahren fielen solche Leute dadurch angenehm auf, daß sie am ersten Morgen in Norderney mit Kapitänsmütze und weißen Flanellhosen „aufkreuzten". Wenn es sich jetzt auf Steyrer Trachtenhütel und die „gekonnte" Imitation der urigen Landessprache beschränken würde, trüge der Vogel auch jetzt nur zur Erheiterung der anderen Sommergäste bei. Leider aber verführt das Leistungshormon unsere Urlauber auch dazu, sich dem übrigen Gebaren der Eingeborenen anzupassen, ohne deren körperlichen Status und geistig-seelischen Erfahrungsschatz zu besitzen. Die Gefahren liegen nicht so sehr beim „Fensterln", sondern vielmehr im Sonnenüberschwang am Strande wie im Hochgebirge, im Bergsteigen, Skilaufen, Segeln, Schwimmen, Schnorcheln und Reiten in ungenügender Ausrüstung, ohne Training, Geländekenntnis, ohne Klimaerfahrung und Wetterkunde. Es sind nicht nur jedes Jahr soundso viele, meist junge Menschen zu beklagen, die abstürzen oder ertrinken oder erfrieren, weil sie oft die einfachsten Regeln des gewählten Sports außer acht gelassen haben.

Wir sehen in unsern Sprechstunden ein viel größeres Heer von Leuten, die sich einfach übernommen haben. Nicht nur die Muskulatur muß geübt werden, ehe sie zu Höchstleistungen fähig ist, auch die Haut, auch der Kreislauf und vor allem die beiden Nervensysteme müssen all-

mählich auf höhere Leistung gebracht werden, wenn man sich nicht überfordern will. Sogar beim Autofahren muß die feine, dem guten Fahrer automatisch vorkommende Zusammenarbeit zwischen Auge, geistiger Verarbeitung des Geschauten, Hand- und Fußbewegung und die entsprechende Umstellung von Muskelspannung und Kreislauf allmählich durch Üben auf die Dauerhaftigkeit und Standfestigkeit gebracht werden, die nun einmal zum Langstreckenfahren mit hoher Geschwindigkeit, zum Serpentinen- und Paßfahren notwendig sind.



Das gefährliche Übernehmen

Wenn einer sich in der Jugend in dieser Art übernimmt, so ist das gewöhnlich in der Behandlung zu überwinden, wenn auch dann die „Erholung vom Urlaub" wesentlich länger dauert als der „Urlaub" selbst, der als Krankheitsursache anzusehen war. Gefährlich wird dieses Übernehmen, dieses Überfordern der körperlichen und geistig-seelischen Kräfte und ihrer Reserven, wenn der Urlauber um die Vierzig herum ist. In diesem Alter beginnt der Organismus sich in Reaktionsweise und Stoffwechsel umzustellen, weil die Durchblutung der jeweils arbeitenden Organe infolge des Elastizitätsverlustes der Gefäße anders wird. Sie wird noch lange nicht schlechter, aber sie wird anders und kann bei plötzlichen Überforderungen, z. B. beim Verlaufen oder Versteigen im Gebirge, oder beim Zweikampf zwischen Schwimmer und dem Sog der Ebbe, sinnwidrig eingestellt werden und dadurch zu bleibendem Schaden führen.

Bei dauerndem Mißbrauch der „Urlaubsfreiheit" sehen wir, namentlich wenn die Hatz und die Leistungssucht mit ungewohnt fetter Kost, mit auf Durst spekulierendem Salzreichtum auf dem Gasthausspeisezettel, oder mit dem Mißbrauch der Genußmittel verbunden ist, auch Steigerung der Beschwerden, die von seiten der inneren Unruhe schon vor dem Urlaub bestanden, und dazu neue Störungen, oft an Organen, an denen der Laie Erschöpfungsreaktionen kaum vermutet. Es nimmt nicht nur die Nervosität, die Reizbarkeit, die Schlaflosigkeit, die Appetitlosigkeit, die allgemeine Unlust zu, denen zuliebe doch eben „einmal ausgespannt werden mußte", sondern die Leute klagen auch noch über Taubheit in den Armen, Wehgefühl im rechten Oberbauch, Sodbrennen, schmerzhafte Verstopfung oder Kopfweh, das sie früher nicht kannten. Sie sagen dann: „Obergurgl ist mir gar nicht bekommen!" Daß sie aber den falschen Gebrauch von Obergurgl gemacht haben, das sagen sie nicht.

Eigener Lebensstil im Urlaub

Häufig aber wissen sie es auch nicht. Deshalb wird hier darauf aufmerksam gemacht. Wer etwas von seinem Urlaub haben will, muß wissen, daß er im allgemeinen aus einer erhöhten Ausgangslage heraus geht, die er, weil er nichts anderes kennt, für seinen Normalzustand hält. Der Urlaub ist dazu da, dem überbeanspruchten Organismus einmal oder zweimal im Jahr Gelegenheit zum Abebben, zum Ausgleich, zur Ansammlung neuer Reservekräfte zu geben. Das sind keine Redensarten, sondern der Gesamtausdruck für wertvolle chemische Substanzen, die im Organismus zum Aufbau und Betrieb des Wirkstoffsystems und der Nerven dringend gebraucht werden. Daraus folgt, daß jeder, der zu Haus schon an der inneren Unruhe leidet, sein Zeitmaß auf Reisen bewußt herabsetzen muß, auch wenn Ehrgeiz, Renommiersucht, neuer Wagen, Fernweh, Sehnsucht nach Landschafts- oder Kunstgenüssen noch so sehr vorwärtsdrängen. Der rasche Wechsel von Kunst- und Bauwerken verschiedenster Stilarten ist nicht nur für die Augen, sondern für die ganze Persönlichkeit genauso strapaziös, wie das Matterhorn oder ein Familienkrach größeren Ausmaßes. Bei diesem Punkt muß noch erwähnt werden, daß, wer schon zu Haus mit seiner Frau quer steht, und mit seinen Kindern keinen Frieden halten kann, lieber die Familienmitglieder einzeln auf Urlaub schicken soll, statt sich mit ihnen im Urlaub, „auf engstem Raum zusammengedrängt", im täglichen ganztägigen Beieinander endgültig zu überwerfen.

Der Urlaub ist zur Erholung da. Wer dazu Klimawechsel braucht, soll in die Ferne fahren, wer Ausarbeitung braucht, soll in der Nähe aufs Land gehen und bei der Ernte helfen. Auf jeden Fall gehört zur Erholung, daß jeder nicht nur seine Fassade durch Sonnenbrand, Klebemarken, Farbdias, ausländische Mützchen und Kopftücher erneuert, sondern, daß er auch in seinem Innern Hausputz hält. Das vergangene Jahr zu überdenken, Gewinn und Verlust im Kassabuch wie in den guten und schlechten Eigenschaften und Taten gegeneinander aufzurechnen, aus der Erfahrung wohlüberlegte Schlüsse zu ziehen, aufmerksam, ohne Hochmut oder Rassenstolz die Einrichtungen der anderen und Fremden studieren, mit Bescheidenheit an das Unverstandene herangehen, das sind Methoden, die den Zivilisationsschäden entgegenarbeiten, vor denen wir in den Urlaub geflohen sind. Wer sich im Urlaub langweilt und deshalb noch mehr Zigaretten raucht als im Büro, begeht denselben Fehler, wie einer, der mit Gallensteinen zum Schlachtfest geht. Die Langeweile ist nämlich Wurm Nr. 4, und es gibt noch einige mehr. Aber es soll von ihnen nicht geredet werden, weil sie jedem bei der inneren Einkehr von selbst unter die Lupe kommen. Nur ein aktuelles Würmchen sei noch genannt.

Noch etwas über Öl

Der Frühjahrsurlaub steht vor der Tür. Die meisten werden dieses Heft schon während des Wartens an der Zollabfertigung in Irun, am Brenner oder in Basel lesen. Manche vielleicht auch schon an Deck des Argonautenschiffs, das sie nach Stambul und Kolchis führt. Deshalb sei noch ein kurzes Wort über das Öl gesagt. Nicht das Heizöl und nicht das Schmieröl, sondern das Speiseöl, das im ganzen Mittelmeergebiet und auch in Südrußland an die Speisen kommt. Es wird von sehr vielen Menschen als die Wurzel ihrer Urlaubsbeschwerden angesehen, als die Ursache der Urlaubspathologie, wie wir jetzt schon sagen müssen. Aber sehr zu Unrecht. Das Olivenöl ist das leichtest verdauliche Fett, das wir kennen. Die meisten Deutschen essen nur relativ zu viel davon, weil sie meist Quantitätsesser sind, während Romanen, Griechen und Levantiner Qualitätsgenießer sind. Außerdem essen die Deutschen zu wenig von dem Weißbrot dazu, weil sie a) auf Kartoffeln und b) auf Schwarzbrot eingestellt sind. Und drittens trinken sie zu wenig Rotwein zum Essen, weil sie auf Bier warten. Bier eignet sich aber nicht für die Ölkost. Man fährt gewöhnlich im fremden Klima gut, wenn man sich an die Kost der Eingeborenen hält. Aber auch der Magen und Darm müssen trainiert werden. Zum Übergang empfiehlt sich die Selbstversorgung mit Weißbrot, gekochtem Schinken, Käse ohne Butter, Obst, Rotwein oder Tee und Kaffee mit Milch und Zucker. Dieser Speisezettel eignet sich auch sehr für das Picknick, das man auf langen Fahrten immer dem „Menü" der Gasthäuser vorziehen soll. Man läßt sich dazu morgens im Hotel die Thermosflasche mit kochendem Wasser füllen, und löst nach dem Picknick das Nespulver mit oder ohne Koffein darin auf. Das Picknick ermüdet längst nicht so wie der Mittagstisch. Vertreibt man aber die Müdigkeit nach Tisch mit sehr starkem Kaffee oder gar mit Weckaminen, dann sündigt man nicht nur gegen sein Herz, sondern auch gegen seinen Magen, weil der Organismus nicht gern zwei Organe mit Arbeitsblut versieht. Zwingt man das Blut in das Gehirn, damit es wach wird zum Fahren, entzieht man es dem Magen, der dann mit seiner ganzen Speisenfülle dasitzt und nicht ordentlich verdauen kann. Das Rindvieh ist gar nicht so dumm, wie es aussieht, wenn es sich nach dem Fressen hinlegt und schläft, statt Kreuzworträtsel zu lösen. Es würde zweifellos auch auf Urlaub den Rest seines Instinktes spielen lassen.

Gut geschützt – unbesorgt reisen!



Die Reisesaison steht vor der Tür. Wie im vergangenen Jahr, so werden auch diesmal wieder Abertausende unserer Mitglieder zur Erholung, im Urlaub oder in den Ferien über die Grenzen ins Ausland reisen. In verschiedenen beliebten Reiseländern besteht kein Haftpflichtversicherungszwang. Daraus können sich bei einem Unfall verschiedene Komplikationen ergeben. Wie man sich vor Antritt einer Auslandsreise gegen solche Unannehmlichkeiten am besten schützt, berät Sie im folgenden Artikel die Juristische Zentrale des ADAC. Es lohnt sich, den Artikel aufmerksam zu lesen.

In verschiedenen Ländern, wie z. B. Spanien, Italien, Portugal, Holland, Jugoslawien und Griechenland, besteht kein Haftpflichtversicherungszwang, d. h. die Kraftfahrzeughalter dieser Länder können ihre Fahrzeuge zulassen und in Verkehr bringen, ohne daß sie vorher einen ausreichenden Haftpflichtversicherungsschutz für dieselben abzuschließen brauchen. Daraus ergeben sich für die deutschen Touristen, die eines dieser Länder mit ihrem Kraftfahrzeug aufsuchen, bei einem Unfall mitunter sehr unangenehme Folgen.

Nehmen wir folgenden Fall an: Sie haben, wie üblich, Ihren Wagen nur haftpflicht- und vielleicht auch noch teilkasko-versichert. In Italien haben Sie – was wir nicht wünschen wollen – einen Unfall, bei dem Sie durch Verschulden eines Italieners einen größeren Sachschaden an Ihrem Fahrzeug erleiden. Die Regulierung dieses Schadens hat nun normal über die Haftpflichtversicherung ihres Unfallgegners zu erfolgen. Wenn Sie das Pech haben – wie es bei dem fehlenden Haftpflichtversicherungszwang in Italien sehr leicht der Fall sein kann –, daß Ihr Unfallgegner nicht versichert ist, dann können Sie diesen nur persönlich auf Schadensersatz in Anspruch nehmen. Ist der italienische Unfallbeteiligte nicht zahlungswillig oder zahlungsfähig, so können Sie mit Ihrem Regulierungsversuch sehr in Not geraten. Will der Unfallgegner nicht zahlen, so müssen Sie ihn im Prozeßweg auf Zahlung verklagen. Kann Ihr Gegner nicht zahlen, dann nützt Ihnen auch die Beschreitung des Rechtsweges nicht viel. Das schönste obsiegende Urteil ist gar nichts wert, wenn derjenige, der zahlen soll, nichts hat.

Was für Italien gilt, das besteht in gleichem, oder sogar noch in erhöhtem Umfang für die anderen Länder, in denen ebenfalls noch kein Haftpflichtversicherungszwang besteht. Dabei denken wir an Spanien, Jugoslawien und Griechenland, weil nach unseren Erfahrungen in diesen Ländern eine Regulierung von Unfallschäden meist unüberwindliche Schwierigkeiten bereitet.

Gegen solche Unannehmlichkeiten kann man sich selbstverständlich vor Antritt einer Auslandsreise entsprechend schützen, und zwar durch einen rechtzeitigen Abschluß einer Vollkasko-Versicherung, am besten möglichst ohne Selbstbeteiligung. Bekanntlich kann die Fahrzeugvollversicherung auf zweierlei Weise abgeschlossen werden, nämlich ohne Selbstbeteiligung bzw. mit einer solchen in Höhe von 800,–, 500,–, 300,– und 150,– DM. Während im ersten Fall die Versicherung den bei einem Unfall am Fahrzeug des Versicherungsnehmers entstandenen Sachschaden grundsätzlich in voller Höhe zu übernehmen hat, muß im Falle einer Selbstbeteiligung der Versicherungsnehmer den dem Wert seiner Selbstbeteiligung entsprechenden Betrag der Schadenssumme selbst zahlen. Erst die über die Selbstbeteiligung hinausgehende Differenz bis zur vollen Schadenshöhe wird von der Versicherung getragen. Der Leistung der Versicherung entsprechend sind selbstverständlich die zu zahlenden Prämien abgestuft, d. h. sie steigen beginnend mit dem niedrigsten Prämiensatz bei Abschluß einer Versicherung mit höchstmöglicher Selbstbeteiligung. Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die einzelnen Prämientarife entsprechend der PS-Zahl des Kraftfahrzeuges.

FAHRZEUG-VOLLVERSICHERUNG

Selbstbeteiligung	mit 800,–	mit 500,–	mit 300,–	mit 150,–	ohne
bis 10 PS	110,–	147,–	185,–	245,–	367,–
über 10 bis 15 PS	110,–	147,–	185,–	245,–	367,–
über 15 bis 19 PS	128,–	172,–	220,–	294,–	441,–
über 19 bis 20 PS	147,–	196,–	250,–	319,–	490,–
über 20 bis 23 PS	147,–	196,–	250,–	319,–	490,–
über 23 bis 28 PS	165,–	221,–	260,–	368,–	539,–
über 28 bis 30 PS	165,–	221,–	260,–	368,–	539,–
über 30 bis 34 PS	194,–	257,–	320,–	404,–	613,–
über 34 bis 37 PS	201,–	270,–	340,–	417,–	637,–
über 37 bis 40 PS	210,–	282,–	350,–	441,–	662,–
über 40 bis 45 PS	221,–	294,–	360,–	466,–	686,–
über 45 bis 55 PS	231,–	306,–	380,–	490,–	711,–
über 55 bis 60 PS	275,–	368,–	450,–	539,–	760,–
über 60 bis 75 PS	305,–	404,–	490,–	576,–	809,–
über 75 bis 90 PS	331,–	441,–	530,–	613,–	858,–
über 90 bis 115 PS	404,–	539,–	640,–	735,–	980,–
über 115 bis 120 PS	459,–	613,–	750,–	882,–	1225,–
über 120 bis 150 PS	600,–	800,–	950,–	1100,–	1500,–
über 150 PS	800,–	1000,–	1150,–	1300,–	1700,–

Selbstverständlich sind auch Kurztarife möglich, d. h. man braucht eine derartige Vollkasko-Versicherung nicht gleich auf ein Jahr abzuschließen. Für eine solche kurze Kaskoversicherung während der Dauer der Auslandsreise sind die anfallenden Prämien entsprechend geringer. Es lohnt sich immer, wenn man für die Dauer der Auslandsreise eine Vollkasko-Versicherung abschließt. Man hat das sehr beruhigende Gefühl, zu wissen, daß man auf alle Fälle entsprechend versichert ist. Wie hoch die Kurzversicherungstarife sind, darüber informiert die folgende Übersicht:

Für kurzfristige Versicherungen sind bei einer Versicherungsdauer

Versicherungsdauer		
bis zu 2 Wochen	10 v. H.	des Jahresbeitrags
bis zu 1 Monat	15 v. H.	
bis zu 2 Monaten	20 v. H.	
bis zu 3 Monaten	30 v. H.	
bis zu 4 Monaten	40 v. H.	
bis zu 5 Monaten	50 v. H.	
bis zu 6 Monaten	60 v. H.	
bis zu 7 Monaten	70 v. H.	
bis zu 8 Monaten	75 v. H.	
bis zu 9 Monaten	80 v. H.	
bis zu 10 Monaten	90 v. H.	

über 10 Monate voller Jahresbeitrag zu berechnen.

Mindestbeitrag und Mindestbetrag für eine Teilzahlung 3 DM.

Wir wollen hoffen und wünschen, daß jedes Mitglied, das in diesem Jahr wieder ins Ausland fährt, ohne Unfall heimkehrt. Beherzigen Sie auf jeden Fall unseren Rat, den wir Ihnen aus unseren zum Teil sehr unerfreulichen Erfahrungen bei Regulierung von Auslandsunfallschäden geben: Vor Reiseantritt für eine entsprechende und genügende Vollkasko-Versicherung Sorge zu tragen. Auch wenn die Reisekasse knapp bemessen ist: Dazu sollte es unbedingt immer noch reichen! F. A.



1

Sizilien

Insel zwischen Kontinenten

	Seeweg Neapel–Messina	Seeweg Neapel–Palermo
wie oft	3 x wöchentl.	jeden Abend
Dauer	19 Stunden	11 Stunden
Fahrpreis	6500 Lire	6305 Lire
Autotransport	14–20 000 Lire	bis 1000 kg 15 400 Lire

Bei Reggio di Calabria ist die letzte Festlandstation für Sizilienfahrer. Hier am Kai steht ein schwarzgelockter Kalabrier, durch eine dekorative Mütze als Beamter ausgewiesen, und regelt den Verkehr. „Zwei nach oben, zwei nach unten!", so deutet er jeweils durch Armbewegungen an. Er weist damit die wartenden Fahrzeuge aufs Schiff. Durch die neuen Seitenrampen an den Anlegestellen können jetzt die Wagen auch aufs Oberdeck fahren. Bisher mußten sie alle in den Rumpf des Schiffes schlüpfen. Dadurch geht das Verladen noch schneller, und mit 15 Knoten rauscht dann die „Cariddi" oder die „Mongibello" über die blaue Straße von Messina. 30 Minuten dauert so eine Überfahrt. Bis zu 13 mal täglich fährt jedes der Schiffe hin und her. Aber nur ein verschwindend geringer Teil ihrer Fahrgäste kommt aus dem Ausland.

Dabei tun die Sizilianer allerlei, um noch vor dem Sommer möglichst viele Besucher in ihren Süden zu ziehen. Sie arrangieren Trachten- und Frühlingsfeste, dehnen die Spielzeiten ihrer Theater bis in den Vorsommer aus, veranstalten ein „Festival des Sizilianischen Liedes" und ein Autorennen (im April) „Rund um Sizilien".

Rund 3000 km sind es von Hamburg nach Palermo, und etwa 2000 von München an den Palmenstrand bei Ragusa. Dennoch wird es dem Reisenden unserer Tage leicht gemacht, für eine Urlaubsdauer diese afrikanischen Breiten (die Badeküste von Ragusa liegt so weit im Süden wie der Golf von Tunis) aufzusuchen. Flugpassagiere können zu Pauschalpreisen bis nach Palermo brummen. Sie werden dann allerdings von den Schönheiten unterwegs nichts sehen; gerade auf dieser Reise gäbe es besonders viel zu betrachten. Und die Sonderzugwagen eines Unternehmens für Gesellschaftsreisen rollen bis an die oben erwähnte Fähre. Die Autofahrer sind auf dieser Route in der Minderheit. Von den motorisierten Italienbesuchern kommen kaum mehr als 10 % bis nach Sizilien. Dabei sind die Straßen gut bis sehr gut, und sie werden interessanter, je näher die Golfe von Eufemia und Squillace rücken. Sie führen zumeist hart am Meer entlang, sind mit Tankstellen, mit Badeplätzen, mit Landtrattorien ausreichend bestückt.

Zeit muß man haben

Die Fahrt aber lohnt sich kaum, wenn die Ferien nur kurz sein können. Schließlich sind 2000 bis 3000 km, soll eine echte Erholung dabei herausspringen, eine ganze Menge. Ich würde sagen: Mindestens 20 freie Tage muß man in der Tasche haben, besser aber 25 und am allerbesten 30. Und die Fahrt lohnt sich nur bedingt, wenn Hochsommer ist. Denn es kann unbändig heiß sein auf Sizilien. Das aber ist nichts für Erholungsbedürftige. Jetzt werden die freundlichen sizilianischen Verkehrswerber sagen: Aber bei uns weht doch der kühlende Seewind. Schön und gut, dieser Seewind, wenn er nicht grad Scirocco heißt, denn dann bläst er die halbe Sahara herüber und bringt nicht gerade Steine, aber doch jeden zum Erweichen, der nicht an diese Temperaturen gewöhnt ist. Aber der Frühling, der Vorsommer, der Herbst noch bis zum November, diese Wochen sind für eine Sizilienreise auf eigenen Rädern wie geschaffen.

Da leuchten die exotisch gefärbten Küsten, der Ätna mit seiner Glut und seinem Schnee, mit den Orangenhängen, zeigen sich im schönsten Licht die Spuren der Antike, die kleinen Orte, die auch einen Nüchternen zum Philosophen und Maler werden lassen.

Verkürzte Anreise

Wer auf seiner Hinfahrt endlich Neapel sieht, muß durchaus nicht sterben wollen, sondern darf wählen: Straße oder Schiff. Ab hier kann er sich die restlichen Landkilometer ersparen. Täglich legt ein seegängiges Fährschiff nach Palermo ab und mehrmals wöchentlich eines nach Messina.

Überall gute Straßen

Die Küstenstraßen (Messina–Palermo–Trapani–Marsala–Agrigento–Ragusa–Catania–Messina) sind befestigt und sehr ordentlich. Die Kulisse an der Nordstraße (Messina–Palermo) wirkt noch imposanter als die anderen Strecken. Auch durch die Inselmitte führen Hauptstraßen: Catania – Enna – Agrigento und Palermo – Agrigento. Sie können ohne außergewöhnliche Gefahren für Reifen und Leben befahren werden. Die Bewohner zeigen sich freundlich, wo man ihnen begegnet. Das Innere präsentiert sich rauh und trocken, von Kratern gezeichnet, von Bergen, von den ausgetrockneten Betten der Wildbäche. Aber in den bewässerten Abschnitten ist die Vegetation unglaublich reich. Zitronen gedeihen selbst zwischen den Lavamassen. Ein schöner Höhepunkt in der Mitte der Insel ist das Städtchen Enna (30 000 Einw.), dieser „Nabel Siziliens", auf einer hufeisenförmigen Hochfläche. Von hier reicht der Blick an klaren Tagen bis an den Ätna, bis ans Meer. Malerisch und zeitfern dieser abgelegene Ort mit dem fast siebenhundertjährigen Dom und dem Lombardischen Kastell.

Wer nach Sizilien kommt, will gewiß vor allem das Antike sehen, die farbige Vegetation, will im Meer baden. An den Küsten, besonders bei Palermo, bei Catania und Taormina, bei Syrakus und überall dort, wo die Berge ein wenig zurücktreten: Orangen, Zitronen, selbst Bananen, Mandeln und Nüsse, Agaven und Palmen. An der Nordseite überwiegen oftmals die Zypressen und Ölbäume, die Eukalyptuswälder.

Das Meer gibt sich hier so klar und weich wie kaum an einer anderen Küste des Kontinents. Hier konnten beliebte Badeorte entstehen. Zu den besuchtesten gehören: Der Lido di Mondello (große Hotels, viel Betrieb, bei Palermo), der Lido San Giuliano (bei Trapani, Bade-



2

strand, Fahrten nach den vorgelagerten Ägatischen Inseln), die kleineren Badeplätze an der paradiesischen Südwestspitze zwischen Marsala und Marinella, San Leone (bei Agrigento, kleinerer Lido, im Sommer sehr warm), Marina di Ragusa (munteres Badeleben, Pensionen, Autobusse nach Ragusa). International ist das Badeleben an der Riviera der Zyklopen, an der Küste zwischen Catania und Taormina. Selbst den Bootfahrern und Schwimmern leuchtet der Ätna und die zauberhafte Vegetation dieses Uferstreifens. Hier stehen auch die Hotels in Strandnähe, essen die Besucher in schattigen Gärten, werden der Espresso und der Wein unter Sonnenschirmen genossen.

An der südlichen und südöstlichen Küste wurden diese Durchschnittstemperaturen notiert: 11 Grad C im Winter, 16 im Frühling, 26 im Sommer und 18 im Herbst. Aber noch im frühen Winter wird am Ufer von Catania bis Taormina gebadet, während gleichzeitig auf den nahen Schneefeldern des Ätna auf Schiern gefahren werden kann. Von Catania züngelt die Bergstraße auf den Ätna, bis auf 2000 m Höhe. Dieser weiße Lavagipfel ist mit seinen 3274 m der höchste Vulkan des Kontinents. Zumeist hält er sich bis Juni unter Schnee versteckt. 40 Minuten rechnet man für die Fahrt von der Palmenküste bis hinauf in den Schnee.

1 Immer wieder ein herrlicher Anblick: Eng zwischen Berg und Meeresstrand eingebettet liegen viele entzückende Dörfer.

2 Besonders stolz sind die Sizilianer auf ihre eigenartigen Wagen. Jeder einzelne ist geradezu ein Schmuckstück, und selbst der kleinste Händler besitzt ein derartiges Prachtstück.

3 Blick auf die Küste und das Gebirge an der Nordseite von Sizilien.

Fotos: ENIT (2), Schmachtenberger



3

Das muß man gesehen haben

Weit mehr als 500 000 Einwohner leben und singen in Palermo. Die Stadt ist von der fruchtbaren Conca d'Ora, der „Goldenen Schale" gerandet. Die Phönizier gründeten sie, die Griechen, die auch hier nicht fehlten, gaben ihr den Namen Panormos, die Karthager machten sie bis 254 v. Chr. zu ihrem wichtigsten Stützpunkt auf der Insel, dann kamen Römer, dann reiselustige Ostgoten und ab 830 die Sarazenen. Endlich kam auch Garibaldi als Befreier im Namen des neueren Italiens, und kamen die Dichter und Maler und die Seeleute aus dem Norden. Ein Mittelpunkt ist heute der Corso Vittorio Emanuele und die Via Maqueda. Nachdenklich macht der Besuch der „Sechs Königsgräber" im rechten Seitenschiff des Doms.

Aber nicht nur Palermo, fast alle Teile der Insel haben eine so weite und vielzüngige Vergangenheit. Sie waren einmal Teile der „Mitte der Welt", und die jeweils überlegenen Völker konnten diese Insel zwischen den Kontinenten nicht übersehen. Noch hier und dort die Spuren aus einer für heute ungemein fernen Zeit. Von Trapani eilt eine Seilschwebebahn hinauf nach dem Städtchen Erice (751 m). Dieses Städtchen war das antike Eryx, und der Berg, auf dem es steht, im Altertum der Berg der Venus Erycina; einige Reste der einstmals befestigten Stadt sind noch vorhanden.

Von Trapani reicht auch eine Straße (33 km) nach dem elymischen Egesta, eine der ältesten Städte der Insel. Der am besten erhaltene Tempel (500 v. Chr. begonnen, nie ganz vollendet) steht hier – 36 dorische Säulen. Etwa 9 km südöstlich von Castelvetrano (am Meer zwischen Marsala und Sciacca) die Ruinen von Selinunt, ein eindrucksvolles und unvergeßliches Ziel. Mehr als 600 Jahre v. Chr. erstellten die Griechen hier eine städtische Siedlung. Noch heute sind Straßenzüge und Mauern zu erkennen, mahnen die gewaltigen Reste von acht dorischen Tempeln; die erkennbare Ausdehnung der von Straßen durchzogenen Akropolis betrug 450 x 350 m. In einem anderen Teil ein Zeus-Heiligtum und ein dem Apollo geweihter Tempel. Nur der Zeustempel in Agrigent ist noch größer. Agrigent (heute ca. 45 000 Einwohner) war im Altertum ein Mittelpunkt. Die Schönheit ihrer Lage wird von keinem anderen Ort auf der Insel übertroffen. Die Tempel und Befestigungen aus der Zeit vor unserer Zeitrechnung säumen die Wege der Besucher. Die Griechen sprachen hier von der „schönsten Stadt der Sterblichen". Nicht wahr, das ist ein beachtlicher Superlativ.

Es erhöht den Reiz, sich auf eine Sizilienreise ein wenig vorbereitet zu haben. Mehrere Reiseführer stellen den Kontakt zur Vergangenheit her. So, um ein Beispiel herauszugreifen, der verjüngte Stuttgarter Baedeker in seinem Autoreiseführer „Mittel- und Unteritalien".

AUF EINEN BLICK

Entfernungen: Schweizer Grenze – Palermo ca. 1750 km, Brenner–Palermo ca. 1850 km.

Die kürzeste Anreiseroute: Brenner – Verona – Florenz – Rom – Neapel – per Fährschiff nach Palermo.

Beste Reisezeit: Frühling, Vorsommer, Herbst bis November.

Einreisepapiere: Gültiger Paß oder Personalausweis, grüne Versicherungskarte (für die Durchreise durch die Schweiz).

Tanken: Die Clubbüros geben Benzingutscheine aus, und zwar: Für die ersten 10 Reisetage je 30 Liter. Bei längerem Aufenthalt kann in Italien nachgefaßt werden. Normalbenzin pro Liter 60, Super 67 Pfennige. Die Benzingutscheine müssen neuerdings bei der Einreise im Büro des ACI (Italienischer Automobilclub) an der Grenze oder in dem der nächsten Stadt abgestempelt werden.

Ferienpreise: Tagespension 12–25 DM, je nach Hotelklasse, Privatzimmer (die örtlichen Kurverwaltungen vermitteln Zimmer) 5–8 DM.

Unbedingt sehenswert: Der Dom in Monreale, das griechische Theater in Syrakus, der Jupitertempel in Agrigento, der Rundblick vom Monte Pellegrino bei Palermo, die Papyrusstauden mit ihren wunderbar fadigen Blumenkronen in Syrakus.

Entfernungen auf der Insel: Rundfahrt Messina – Palermo – Marsala – Agrigento – Ragusa – Catania – Messina ca. 950 km.

Die begehrtesten Weine: Der Marsala in Marsala (13–16% Alkohol!), der Taormina, der Siciliano und der frappierende Frappento von Ragusa.

Auskünfte unterwegs: Die örtlichen Büros des ACI, die regionalen Büros der staatlichen Verkehrsverbände in allen Städten und größeren Badeorten. Sie heißen ein wenig umständlich: Ente provinciale per il Turismo.

Vom guten Eindruck und Essen

Lassen Sie Ihren Wagen niemals unverschlossen stehen, auch nicht für kurze Zeit, denn man soll niemand in Versuchung führen. Auch hier gilt, wie in den anderen Teilen Italiens, wie in Spanien, wie im Süden überhaupt, daß die Kirchen und Dome nicht in Strand- und ähnlichen Halbkleidern betreten werden dürfen. Frauen mit nackten Schultern und ohne Kopfbedeckung sind in diesen Hallen nicht gern gesehen. Ein bereitgehaltenes Schultertuch tut hier und auch dann hervorragende Dienste, wenn die Sonne die Haut zu verbrennen droht. So ein Tuch, ob schwarz oder weiß, gehört für die Frau zu den wichtigsten Reiseutensilien. Und versehen Sie sich für diese nicht kleine Reise nach Möglichkeit mit einem Sprachführer von der Art, wie sie Langenscheidt herausgibt. Denn es kann nicht schaden, wenn man gelegentlich auch in der Sprache Dantes um Auskunft und Rat fragen kann. Die einfachen Sizilianer verstehen sehr gut ihre eigene und noch die Zeichensprache, aber im allgemeinen keine weitere Fremdsprache.

Teure und billige Lokale liegen so nahe beieinander wie arm und reich und glücklich und traurig. Das bringt der blaue sizilianische Himmel so mit sich. In jedem Lokal aber, von der einfachen Osteria abgesehen, wird grundsätzlich das „Gedeck" bezahlt. Deshalb essen viele Touristen in den sich in den Städten und Bädern mehr und mehr durchsetzenden Stehrestaurants. Oder sie kaufen sich in einer Salumeria (Delikatessenhandlung) Aufschnitt und Brötchen und lassen sich in der Osteria dazu Besteck und Getränk geben. Oftmals ist die Salumeria mit der Osteria verbunden. Probieren Sie in einer Trattoria einmal die „Frittura di melanzane". Es handelt sich um in dünne Scheiben geschnittene Eierfrüchte, in Öl und Käse getaucht, aufeinandergeschichtet und paniert. Ein beliebtes und leichtes Gericht. Und kosten Sie vielleicht auch die mit Käse gefüllten Reisröllchen (arrancini di riso con formaggio). Hinweise dieser Art, damit sich's herumspricht, daß das typisch Italienische auf der Speisekarte nicht mit den Spaghetti anhebt und damit aufhört. Die italienische Küche ist reichhaltig und sie bietet auch jedem Brieftaschenformat eine ganze Menge. Auf Sizilien am teuersten sind die Fleischgerichte. Zu den billigsten gehören alle Reis- und Teigwaren, gehören Fische und Milchspeisen. Wer bekömmlich leben will, dem Klima entsprechend, verzichte für eine Feriendauer auf die gewohnte heimatliche Küche.

Ermano Höpner

SCHWEDENS SELTSAME INSELN



Ein ganzes Buch hat der Schwede Bengt Berg über eine „seltsame Insel" geschrieben, die in Wahrheit nur ein einsamer Felsblock in der Ostsee ist. Hunderttausend Wasservögel brüten und flattern um seine felsigen Klippen. Der Leuchtturmwärter, seine Kuh und struppige Wollschafe, die von den Gotlandbauern hinübergefrachtet werden, sind wohl die einzigen „zivilisierten" Lebewesen auf der Stora Karlsö, der größeren der beiden Karlsinseln. Abgesehen natürlich von dem Besuch der Saisongäste internationaler Schattierung, die in kleinen Reisegruppen von Visby aus per Bus und Boot auf dieses Eiland vor der Inselküste Gotlands geführt werden. Damit hat unsere Besichtigung seltsamer schwedischer Inseln schon begonnen. Allerdings wollen wir uns die Insel Gotland mit der Hauptstadt Visby bis zuletzt aufheben.

Bequemer für uns erreichbar liegt die 130 km lange Insel Öland am Südzipfel Schwedens. Öland gehört, das ist mein persönlicher Eindruck, zu den Feriengebieten, die man nicht nach Prospekten kennenlernen und liebgewinnen kann. Handtuchlang liegt sie da, flach und kahl, in der Mitte eine magere Steppe auf Kalksteingrund und an den Küsten rundherum zwei Dutzend Ortschaften an Straße und Bahn. Das klingt melancholisch. Aber diese Öland-Dörfer haben es in sich. Sie halten für ihre Gäste Pensionen, Privatzimmer, Bungalows, moderne Campingplätze, sonnenwarmen Sandstrand bereit. Darüber hinaus aber bieten sie jene unbekümmerte skandinavische Lebensfreude, die Hast und Alltag abzuschalten versteht und deshalb so wohltuend wirkt. Öland ist eine Sonneninsel. Man badet und faulenzt. Vielleicht sieht man sich auch die Runensteine, die merkwürdigen Steinsetzungen in Schiffsform an, die Orchideenwiesen, die ungewöhnliche Flora, auch wohl die Kirchen- und Schloßruinen, man unterhält sich mit dem Müller einer der hundert alten Bockmühlen, man bummelt zur Fähre oder zum



Oben: In den Schären vor Stockholm und vor Göteborg hat sich ein herrliches Ferienparadies entwickelt. Hier kann man wirklich ungestört seinen Launen nachgehen und nirgends herrscht auf diesen kleinen Inseln ein Menschengedränge.

Links: Visby, die Hauptstadt der Insel Gotland, hatte in der hanseatischen Zeit eine beherrschende Stellung im Ostseehandel. Noch heute künden die zum großen Teil erhaltenen Stadtmauern von der einstigen Größe der Stadt.

Unten: Diese schmucken Ferienhäuser – wie hier auf der Insel Öland – sind nicht nur bei den Schweden sehr beliebt. Auch die ausländischen Touristen verbringen gerne ihren Urlaub in diesen reizenden Häuschen.

Fotos: Schwedischer Verkehrsverband.



PREISE, PREISE

Drei Reiserouten führen zu schwedischen Inseln:

1. Hamburg–Lübeck–Travemünde–Trelleborg,
2. Hamburg–Lübeck–Großenbrode–Gedser–Kopenhagen–Hälsingborg,
3. Hamburg–Flensburg–Kolding–Kopenhagen–Hälsingborg.

Fährschiff Travemünde–Trelleborg (nur im Sommer): Fahrtdauer 9 Std. Fahrkarte 33,– DM, Autofracht (VW) etwa 40,– DM.

Fährschiff Großenbrode – Gedser: Fahrtdauer etwa 3 Std.; Fahrkarte 11,– DM, Autofracht (VW) 20,– DM.

Fährschiff Nyborg – Korsör: Fahrtdauer etwa 1½ Std.; Fahrkarte etwa 4,– DM, Autofracht (VW) etwa 19,– DM.

(Rückfahrkarten innerhalb eines Monats etwa 25% niedriger.)

Linie Stockholm (Nynäshamn) – Visby: Fahrkarte ohne Bett 22,– DM, mit Bett 30,– DM; Autofracht (VW) 38,– DM.

Linie Oskarshamn – Visby: Fahrkarte (Deck) etwa 22,– DM, Kabine etwa 30,– DM; Autofracht (VW) etwa 38,– DM.

Nach Stora Karlsö (mit Essen) 25,– DM. Nach Felsenspitze Südgotland (mit Essen) 21,– DM.

Kaffee 4,35 DM, Butter 2,50 DM je Pfund; Textilien, Schokolade billiger als daheim. Hotelpreise höher als bei uns. Bedienung 15 bis 20%. In Dänemark und Schweden gute Straßen. In Schweden Linksverkehr! Benzin –,58 DM. Moderne Zapfstellen mit Selbstbedienung 10% billiger, auf dem Lande manchmal beim Kaufmann aus der Gießkanne. Überall freundliche Verkehrsdisziplin.

Kurs: 100 Dänenkronen etwa 61,25 DM. Kurs: 100 Schwedenkronen etwa 81,25 DM.

Jachthafen. Aber das eigentliche Öland-Erlebnis ist doch die ungestörte Abgeschiedenheit der weiten Strandbuchten, die Natur in einer Stille und Tiefe, wie sie selten ist, und ohne die Nebentöne des Mondänen oder des Primitiven.

Schon die Zufahrt durch die Landschaften Skane (Schonen), Blekinge und Smaland auf der Reichs- und Küstenstraße 4 „steckt voller Merkwürdigkeiten". Um Kosta gibt es 30 Glashütten, die man besichtigen kann, man wird sich auch das Glasmuseum in Vexjö ansehen und Vergleiche mit venezianischen Gläsern anstellen.

Wenn Sie weiterfahren nach Kalmar, der Küstenstadt mit den alten Kaufmannshäusern, vergessen Sie bitte nicht das gewaltige Königsschloß gleich hinter dem Hafen. Von hier aus startet dann die Autofähre nach Färjestaden auf Öland (25 Min. Überfahrt, Fracht für VW 6,– DM, Fahrkarte –,85 DM).

Wer das großstädtische Schweden und die weltoffene Haltung seiner Bewohner sucht, tut gut daran, eine andere Insel als gerade Öland zu wählen. Das Land bietet ja genügend Auswahl. In der Umgebung von Stockholm allein präsentieren sich mehr als 20000! Hier gibt es Bade-Inseln mit einer richtigen Stadt drauf, mit Palasthotel und jeglichem Komfort (Saltsjöbaden und Sandhamn). Hier gibt es aber auch jenes sagenhafte Felseninselchen mit geringstem Inventar, also einer Holzhütte, ein paar Tannen und einen Bootssteg. Und dazwischen die ganze Skala von Schäreninseln mit allen Möglichkeiten. Die Schweden haben für diese Auswahl, die auf der Landkarte wie hingespritzt aussieht, die treffende Bezeichnung „Schärengarten" gefunden*

Weiße Segel und die schmucken Schärendampfer suchen ihren Weg durch diese verwirrende Ansammlung von Inseln, die teils kahl und menschenleer, teils bewaldet und bewohnt sind und jene bildbekannten farbigen Holzhäuser mit weißen Fensterrahmen tragen. 50% der Stadtbevölkerung von Stockholm hat ein eigenes Wochenendhaus, und nicht wenige von ihnen stehen im Schärengarten, der damit zu einem einzigen großartigen Ferienparadies geworden ist. In diesem Paradies kann man baden, in Gesellschaft oder in textilloser Einsamkeit; man kann segeln, rudern, angeln nach Herzenslust.

Man erreicht diese Inseln von Stockholm aus je nach Lage und Entfernung auf ganz verschiedene Weise. Mit dem Bus oder Wagen über Fähren – oder mit dem Schärendampfer und zuletzt mit dem Verkehrsboot. Zu den größeren Inseln kann man seinen Wagen mitnehmen, zu den kleineren natürlich nicht. Da in Stockholm die Garagenmieten hoch sind, empfiehlt es sich, die gebotenen Möglichkeiten zu kombinieren, d. h. mit dem Wagen auf eine der Badeinseln zu fahren und von dort mit dem Boot auf kleinere Inseln überzusetzen. Parkplätze sind vorhanden und sicher. Nicht ganz leicht ist es, auf kurze Zeit ein Bungalowhäuschen zu mieten. Ganz billig sind sie auch nicht. Man tut gut daran, sich rechtzeitig beim Fremdenverkehrsverein in Stockholm zu erkundigen. Ich selbst habe jederzeit am Rande des Schärengartens gute Privatpensionen (in Schweden sagt man „Pensionat") gefunden und von hier aus die Tagesunternehmungen einrichten können.

Dabei darf aufmerksam gemacht werden auf einige militärische Schutzgebiete in den Außenbezirken, die für Ausländer verboten sind. Als harmloser Tourist aber brauchen Sie keine Angst zu haben, wenn Sie etwa vom Schiff aus Ihre Kamera versehentlich in die falsche Richtung halten. Jeder vernünftige Einheimische wird Sie in ruhiger Weise belehren, ohne daß gleich Anzeige und Beschlagnahme erfolgen. Außerdem sind die Schutzanordnungen überall auch in deutscher Sprache ausgehängt.

Stockholm und der Schärengarten gehören zusammen. Man wird sich dieses nordische Venedig, das auch für weltbefahrene Leute immer ein tiefgreifendes Reise-Erlebnis bleibt, nicht entgehen lassen. Es ist viel über Stockholm geschrieben worden, über das einmalige Stadtbild mit Schloß und Stadthaus und Kirchen. Für uns Deutsche, die wir nach dem Krieg manchmal über zu schnelles wirtschaftliches Wachstum zu klagen glauben, ist das in ruhigen Bahnen entfaltete schwedische Sozialsystem außerordentlich eindrucksvoll. Uns imponieren die modernen Krankenhäuser, die Schulen, die neuen Wohnungsbauten ebenso wie der allgemeine Wohlstand dieses „Landes ohne Klassen". Eine Verkäuferin verdient zum Beispiel 850 bis 1100, ein Facharbeiter 1000 bis 1200, ein Ingenieur etwa 3000 Schwedenkronen. Jeder berufstätige Schwede kann vom 67. Jahre an mit 75 Prozent seines durchschnittlichen Einkommens in „Vollpension" gehen.

Wir wollen in diesem Zusammenhang einmal vom Essen sprechen, obwohl wir wissen, daß die weltbekannte schwedische Kulinarität im wesentlichen eine gastronomische Angelegenheit ist. Die schwedische Familie lebt viel einfacher, allein schon, weil die Hausfrau keine Küchenhilfe hat. Aber einmal wird jeder Tourist am großen Selbstbedienungstisch stehen und auswählen wollen: Mit dem Teller in der Hand von Salat zu Salat, zu den verschiedenen Sild- (Hering-) Spezialitäten, den Köttbullars (gebratene Fleischkugeln), den Brotsorten (Limpa, süßliches dunkles Brot) zu gehen, am Tisch die servierten warmen Gerichte und zuletzt den Brännvin zu genießen. Das gehört wohl immer zu einem Besuch Stockholms dazu.

Für den täglichen Gebrauch dürfte diese Verpflegung zu üppig sein. Da hält man sich besser an die hausfraulichen Gepflogenheiten. Sie zu kennen ist ganz aufschlußreich. Es gibt nämlich in vielen Lebensmittelgeschäften, übrigens auch in kleineren Landstädten, fertig zubereitete Delikatessen. Wir haben oft mit einem solchen fertigen Menü an den kleinen Rastplätzen der Landstraße gesessen und viel Geld gespart. – Hierzu noch ein kleiner Übernachtungstip für unterwegs: Wenn die Hotelbetten in der Stadt belegt sind, fährt man hinaus. Viele Landgasthäuser haben heute angebaute moderne Zimmer nach Art der Motels. Auch das Schild „Rum" kann uns helfen. Es handelt sich nicht um das bekannte scharfe Getränk mit kurzem „u", sondern um einen Ruum, ein privates Fremdenzimmer (2,50, 3,50, 5,– DM).

Die Route Hälsingborg–Stockholm (etwa 600 km) führt zwischen Jönköping und Motala 100 km am Vättersee entlang. Von hier bis Linköping verläuft eine der schönsten Teilstrecken des Göta-Kanals, der Göteborg querfeldein mit Stockholm verbindet. Auf dieser Strecke klettert der kleine Dampfer über 15 Schleusen hinweg. Das geht sehr langsam vor sich; aber es ist ganz amüsant anzusehen: Dieses Dampferchen inmitten der hügeligen Landschaft mit den vielen Seen und Waldstücken!

Wir haben den Besuch Gotlands auf den Schluß verschoben; aus zwei Gründen. Einmal ist sie die schönste aller Inseln; zum anderen kann man sie sowohl auf dem Öland-Weg wie über Stockholm auf der eben genannten Reichsstraße 1 erreichen. Wer Stockholm schon kennt und den Umweg scheut, fährt bis Oskarshamn. Wo liegt eigentlich Gotland?

Die Frage ist nicht ganz unberechtigt; denn die Insel ist als europäisches Reiseziel ziemlich unbekannt. Sie scheint eher Station für Weltenbummler zu sein. Ich sah im Hafen von Visby wiederholt Weltreiseschiffe liegen und über die Gangway internationales Touristenvolk an Land strömen. Gotland liegt mitten in der Ostsee, rund 200 km südlich von Stockholm, ist 130 km lang und im Durchschnitt 30 km breit. Ihre Lage ermöglichte ihr zur Hansezeit eine beherrschende Stellung im Ostseehandel. Die Hauptstadt Visby barg in ihren Mauern, die heute noch stehen, eine stolze Macht. Die hansischen Kaufherren siegelten in ihren Kontoren die weitreichenden Verträge gleichzeitig mit dem gotländischen und dem deutschen Wappen. Den sagenhaften Reichtum vermeldet folgender Spruch:

In rauschender Seide gingen die Frauen,
auf Handelswaagen ward das Gold gewogen,
aus silbernen Trögen fraßen die Sauen!

Und das Ende? 1361 wurde Visby vom machtgierigen Dänenkönig Waldemar Atterdag berannt und zerstört. Über die kilometerlange Stadtmauer, über die Kirchenruinen aber wucherten die Rosen. Visby ist die Stadt der Rosen!

Aber Visby ist nicht Gotland. Die Wälder dieser Insel mit ihren Wildpferden (jedes Jahr wird eine Anzahl dieser Gotland-Ponys eingefangen und gezähmt; sie laufen in den Dörfern vor Milchwagen und kleinen Bauernkarren), die Felsenklüfte an der Südspitze und die bizarren Kalksteine der „Rauken" sind voll urwüchsiger Romantik. Dann wieder weitet sich vor unseren Blicken eine sanft gewellte Insellandschaft mit Windmühlen, Holzsägereien, Bauernhöfen, Korn- und Rübenfeldern. Auf hoher Thingstätte grasen Schafherden, und auf den Feldern zwischen Kalksteinbrocken fand ich Walderdbeeren voller Süße in solchen Mengen, daß man sich nur mitten hineinzuhocken und armweit um sich herum zu sammeln brauchte, um erdbeeren-satt zu werden. In den Hecken saßen die Brombeeren wie dicke schwarze Trauben, sogar neben einem Schulhof mit springlebendigen Dorfkindern!

Über hundert malerische, mittelalterliche Kirchen und Klöster sah ich; eine davon, deren Turm als massige Festung ausgebaut war. An den Küsten gibt es Badeorte in verschiedenen Abstufungen, vom gemütlich-einfachen bis zum mondänen Snäckgärdsbaden bei Visby. Und vor der Küste liegen im Schaum der Brandung die beiden Karlsinseln mit den Bengt Berg'schen Vogelschwärmen.

Über Gotland scheint die Sonne naturgewachsener Harmonie. Land und Leute, Geschichte und Gegenwart scheinen aufeinander eingespielt zu sein. Wer diese Insel bereist, fühlt sich eingefangen vom Rhythmus seiner natürlichen Ordnung, eines Gleichklangs alter und neuer Kräfte.

In der Tat: Eine seltsame, eine überzeugend schöne Insel! *Dr. Kurt Struve*

---

* Die Schären nördlich von Göteborg mit den malerischen Fischerdörfern Gullholmen, Smögen, Fiskebäckskil u. a. sind nicht so lieblich wie die Schären von Stockholm. Kein Komfort, doch gute Angelgelegenheit! Im August und September Thunfischfang bei Hälsingborg!

Parken mit Köpfchen

Parkplätze im Zentrum einer Stadt zu finden wird immer schwieriger. Die Verhältnisse werden unnötig erschwert dadurch, daß die Motorräder bei ihrer üblichen Abstellweise am Straßenrand allein etwa die Fläche eines Wagens einnehmen. Könnte man Motorräder in solchen Fällen nicht mit eingeschlagenem Vorderrad senkrecht zum Straßenrand parken lassen, so daß mindestens drei Motorräder auf der Parkfläche eines Wagens parken können und auf diese Weise zwei volle Wagenplätze gewonnen werden? Hier und da sieht man diese Art des Abstellens. Sie sollte aber mehr als bisher allgemein geübt d. h. auch polizeilich gefordert werden. Das Suchen nach Parkplätzen wird dann geringer und der Straßenverkehr wird von Fahrzeugen entlastet, die zu einem freien Parkplatz gewissermaßen Karussellfahren.

Bergassessor Kaiser, Dortmund

Ruhrkrise und Kfz-Wirtschaft

Es schmerzt jeden von uns, zu hören, daß durch die Absatzkrise an der Ruhr bisher etwa 60 Millionen D-Mark an Lohngeldern ausgefallen sind. Das Industriegebiet ist das Herz der westdeutschen Wirtschaft und wenn hier nicht voll gearbeitet wird, dann leidet unsere ganze Wirtschaft. An diesem Absatzmangel sind die Kraftfahrzeuge nicht ganz unschuldig, denn sie sind immer leichter und kleiner geworden. Und auch bei der Automobilindustrie ging der Stahlverbrauch kräftig zurück. Die Sicherheit der Fahrzeuge im Verkehr und ihre Lebensdauer würde beträchtlich ansteigen, wenn man große Fahrzeuge bevorzugen würde. Durch die jetzigen Steuerformen und die gegenwärtigen Versicherungsprämien werden große Kraftfahrzeuge aber immer seltener. Man würde der Wirtschaft an der Ruhr und uns allen sehr helfen, wenn man zu genügend großen Kraftfahrzeugen zurückkehrte. Wenn eine Million Fahrzeuge pro Jahr um je 100 Kilo Stahl mehr verbrauchen, gäbe es keine Ruhrkrise und – gäbe es auch sehr viel weniger Unfälle mit Verletzten und Toten. Da beim Kraftfahrzeug der Rohstoffpreis eine geringere Rolle am Endpreis spielt, wäre der Preisanstieg unerheblich, hingegen der Vorteil größerer Sicherheit und längerer Lebensdauer beträchtlich. Man kann der Ruhr für immer nicht durch Zölle helfen, sondern nur dadurch, daß der Verbrauch von Stahl und Kohle gesteigert wird.

Heinrich Plog, Hamburg

Gefahr in Uniform

Vor einigen Wochen fuhr ich auf der Bundesstraße 15 in der Nähe von Rott morgens 9 Uhr bei denkbar dichtestem Nebel auf der total vereisten Straße, als urplötzlich ein Landpolizist vor mir auftauchte und mich anhielt. Auf meine Frage, was los sei, erwiderte er, daß ich mit Fernlicht fahre und nicht mit Abblendlicht wie vorgeschrieben und er müsse mich deshalb in eine gebührenpflichtige Verwarnung nehmen. Eine Prüfung ergab, daß das blaue Lämpchen der Fernlichtkontrolle in der Tat versagte, wodurch ich glauben mußte, das Abblendlicht sei eingeschaltet. Und wegen dieser Lappalie stoppt mich dieser Polizist und riskiert, daß ich bei etwas zu raschem Bremsen auf der Eisplatte ihn selbst über den Haufen fahre oder eine Kettenkatastrophe herbeiführe. Wer wäre hier für ein Unglück verantwortlich gewesen? Ich glaube, es könnte nicht schaden, wenn man unseren wackeren Polizeibeamten auch auf diesem Gebiet ein wenig mehr Fingerspitzengefühl beibringen würde.

J. Daxenberger, Hochstätt



Nordischer Amtsschimmel

Während man überall in Europa bemüht ist, die Grenzen abzubauen oder zumindest doch den Verkehr über die Grenzen soweit wie möglich zu erleichtern, zeichnen sich für die deutsch-dänische Grenze neue Schwierigkeiten ab. Das Kopenhagener Außenministerium hat in einer Verbalnote dem Außenministerium in Bonn mitgeteilt, daß „in absehbarer Zeit" die Gültigkeit der Familienpässe erheblich eingeschränkt werde. Familienpässe sollen für den Grenzübertritt nur dann noch als vollwertige Legitimation angesehen werden, wenn alle im Paß aufgeführten Personen gleichzeitig die Grenze überschreiten. Das bedeutet nach Auffassung des Kopenhagener Außenministeriums, daß beispielsweise Ehegatten, die einen Familienpaß besitzen, sich einen Einzelpaß beschaffen müssen, wenn einer von ihnen allein die Grenze überschreiten will. Das Gleiche gilt, wenn Kinder im Paß aufgeführt werden. Mit Erstaunen entnehme ich diese Nachricht soeben meiner Tageszeitung. Bei endgültiger Einführung dieser Vorschriften kommen wir, wie mir scheint, mittelalterlichen Zuständen wieder sehr nahe. Oder sind wir Deutschen denn solch unsichere Kantonisten, daß es dieser neuerlichen Erschwernis zwingend bedarf?

Hans Jensen, Husum

> ***Gerade die Wahrheiten, die uns am meisten angehen, werden stets nur halb ausgesprochen. Der Aufmerksame versteht sie ganz.*** BALTHASAR GRACIAN

Sind wir zu schnell? – Wo sind

Mit großem Interesse verfolgte ich am Montag, den 2. Februar, die Diskussion im „Deutschen Fernsehen" über das aktuelle Thema „Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Autobahn". Ich finde es sehr begrüßenswert, daß sich nun auch dieses jüngste Publikationsmittel in die Diskussion um diese uns alle betreffende Frage eingeschaltet hat. Weniger angetan war ich von dem Gespräch selbst. Die Zahl der Gesprächsteilnehmer schien mir zu groß gewesen zu sein. Das erschwerte zweifelsohne auch die Aufgabe, dieses Gespräch entsprechend zu dirigieren. So war es kein Wunder, daß schließlich jeder Gesprächspartner auf eigene Faust losritt. Was hätte das bei Leuten, die ihr Fach verstehen, und die elegant zu diskutieren verstehen, doch für eine interessante Plauderei werden können! So aber blieb es bei einem biederen Geplänkel mit manchmal recht seltsamen und verschiedentlich sogar auch noch geschmacklosen Äußerungen. So etwa wie die jenes Teilnehmers, der sich noch forsch damit brüstete, daß er auf der Autobahn schon wiederholt mit Geschwindigkeiten von weit über 200 km/h gefahren sei. Leider hat diesem Tausendsassa niemand dafür die gebührende Antwort erteilt.

Georg Wilhelm Bauer, München

*

Ich war Zeuge der Fernseh-Diskussion über das Geschwindigkeitsproblem. Zu den einzelnen Ausführungen wäre manches zu sagen, so etwa auch zu dem Loblied, das da auf die italienischen Kraftfahrer gesungen wurde. Es ist nicht so, wie es in dieser Diskussion dargestellt wurde, daß auf den Schnellverkehrsstraßen im sonnigen Süden die Azzuris nur so mit 120, 140 und 160 „Sachen" und noch dazu in kurzen Abständen dahinbrausten und dabei kaum etwas passiert. Lassen Sie sich einmal die italienischen Unfallstatistiken kommen und berücksichtigen Sie vor allem auch die Tatsache, daß dort die Unfallstatistik nach anderen Gesichtspunkten angelegt wird und Sie werden Ihre blauen Wunder erleben. Ansonsten ließen sich die Diskussionspartner nach meinen Beobachtungen in drei Gruppen einteilen. In eine, die mit der vorgefaßten Meinung an den Diskussionstisch gekommen war, daß allein schon der Gedanke an neuen Beschränkungen eine Todsünde ist; in eine zweite, die genauso knüppelsteif für diese neue Reglementierung auf die Barrikaden stieg und zu guter Letzt in eine dritte, der man es anmerkte, daß sie sich Mühe gab, die rechte Mitte zu finden. Ihr überzeugendster Sprecher war der Präsident der Bundesverkehrswacht, Professor Linden. Seinem Rezept, nur dort Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erlassen, wo es sich auch auf Grund des allgemeinen Unfallbildes als notwendig erweist, läßt sich guten Gewissens zustimmen.

Hans-Peter Krupa, Hamburg

*

Die Deutsche Bundesbahn ist es zwar schon gewohnt, für nahezu alles Unangenehme verantwortlich gemacht zu werden, das einen Interessenten auf irgend einem Gebiet des Verkehrs zuwiderläuft. Herr Walter Dix macht es sich in seiner Zuschrift an das Leser-Forum der MOTORWELT (Heft 2, Seite 79) aber für unsere Begriffe doch etwas zu leicht, wenn er sogar die Geschwindigkeitsbeschränkung auf einigen Autobahnstrecken „irgendeinem cleveren Bundesbahn-Manager" in die Schuhe schieben will. Mit boshaften Hieben auf „Seebohms brave Eisenbahn", die mit dieser Angelegenheit nicht das geringste zu tun hat, leistet Herr Dix der Diskussion um diese ernste Frage keinen Dienst.

Deutsche Bundesbahnhauptverwaltung Frankfurt

*

Wir Deutschen reagieren zu langsam! Die von Natur aus stärker veranlagten Italiener reagieren im Straßenverkehr instinktiv schneller als wir Deutschen im allgemeinen. Diese Beobachtung habe ich auf meinen langjährigen Auslandsreisen immer wieder gemacht. Der Italiener setzt



Zweierlei Recht?

Jawohl, es gibt zweierlei Recht; das müßte eigentlich der betroffene Staatsanwalt am besten wissen. Auch ich unternahm es in einem Anfall von verletztem Rechtsgefühl, sieben Polizeibeamte, die einen Untersuchungshäftling mit Fäusten, Knien und Stiefelspitzen bearbeiteten, der Staatsanwaltschaft namhaft zu machen, damit ein derartiges Vorgehen coram publico unterbleibt. Das Ergebnis: Die Polizisten leugneten; klar, hätte ich auch getan! Das Verfahren wurde eingestellt und ich wegen wissentlich falscher Anschuldigung angeklagt, verhandelt, dann allerdings freigesprochen. Fazit: Die Aussage eines Polizisten kann nur durch zwei Zeugen aufgehoben werden. Sich dagegen aufzulehnen, ist m. E. zwecklos! Die Zweigleisigkeit erhellt die Tatsache, daß zwei Gerichte zwei konträre Urteile fällen können. Konsequenz: Ich werde mich hüten, in Zukunft durch Anzeige Disziplin zu verbreiten. Also nicht auflehnen, sondern als Unwägbarkeit und allzu Menschliches einfach hinnehmen oder sofort nach einem Zeugen umsehen. Die Einstellungsverfügung ist so verkehrs- und kfz-fremd, daß man sich nur an den Kopf greifen kann.

Dr. Johannes Legath, Memmingen

*

Zu dem teilweise unsachlichen und tendenziösen Artikel des Dr. S. kann man als Polizeibeamter nicht schweigen. Als erstes möchte ich Dr. S. fragen, ob er nicht selbst für zweierlei Recht plädiert, wenn er sagt „... der noch dazu Staatsanwalt ist". Klingt daraus nicht, daß Dr. S. die Aussage eines Staatsanwalts höher bewertet, als die Aussage eines „normalen Staatsbürgers", wie sich der Verfasser ausdrückt? Der Ansicht des Oberstaatsanwaltes kann nur beigepflichtet werden. Wäre es umgekehrt gewesen, so glaube ich nicht, daß der Polizeibeamte eine Anzeige erstattet hätte, da er sich von vornherein deren Aussichtslosigkeit bewußt gewesen wäre. Es wird sich in Deutschland kaum ein Gericht finden, das einen Kraftfahrer auf Grund des fraglichen Tatbestandes verurteilt. Mit Schätzungen kann man – Gott sei Dank! – bei Gerichten nicht argumentieren. Was würde Dr. S. wohl sagen, wenn die Polizei die Geschwindigkeit nur schätzen würde? Nehmen wir einmal an, der Staatsanwalt fuhr eine Geschwindigkeit von 50 km/h und schaute dabei auf den Geschwindigkeitsanzeiger, der genau diese 50 km/h anzeigte. Etwas später überholte ihn der Polizeibeamte. Bis zu diesem Zeitpunkt kann aber der Wagen des Staatsanwaltes etwas langsamer geworden sein, so daß der Polizeibeamte seine Geschwindigkeit nicht oder nur sehr geringfügig überschritten hat. (Dabei ist allerdings Voraussetzung, daß der Tachometer des Staatsanwaltes die Geschwindigkeit genau anzeigte.) Geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen läßt aber selbst die Polizei unbeanstandet, da der Gesetzgeber auch eine kleine Toleranz zugesteht. (§ 57 Abs. 2 der Straßenverkehrszulassungsordnung.) War das Dr. S. nicht bekannt? Die Polizei prüft aber mit geeichten Tachometern, was vermutlich der des Staatsanwaltes nicht war.

Hans Listl, Landshut

...die zuverlässigen Unterlagen?

die schnelle Auffassungsgabe und Erkenntnis der Situation der anderen Verkehrsteilnehmer voraus. Alle reagieren unverzüglich, daher fließt der Verkehr in Italien schneller und reibungsloser als bei uns. Der Deutsche beansprucht für sich die Straße und beruft sich auf sein Recht, er weiß alles besser, dadurch geht Zeit verloren und der Verkehr stockt. Für Fußgänger gilt Gleiches, auch sie pochen auf ihr Recht und zeigen dem Autofahrer, wer hier zu bestimmen hat. Anstatt durch schnelle Erkenntnis mitzuhelfen, überqueren sie teilweise mit Komplexen beladen die Fahrbahn und hindern so den Verkehr. Natürlich ist alles eine Mentalitätsfrage, aber es ist bedauerlich, daß in einem Lande, wo schon keiner mehr der Erfinder des deutschen Wirtschaftswunders sein will, nicht mehr Menschen sind, die durch eigene Übersicht die anderen Verkehrsteilnehmer zu schnellerem Denken und Handeln anregen. *Fritz Stegerwald, Freiburg*

*

Wenn auf unseren Autobahnen nach dem Sprichwort „Eile mit Weile" gefahren würde, dann stünde wohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Personenverkehr auf ihnen kaum zur Diskussion. Leider haben wir aber noch nicht gelernt, auf voll belasteten Schnellverkehrsstraßen verkehrsgerecht zu fahren. Hierin liegt die Hauptursache für die Häufung von Verkehrsunfällen, auf der im sommerlichen Spitzenverkehr bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgelasteten Autobahn Frankfurt–Heidelberg und nicht in der Straße selbst, die trotz ihrer technischen Unzulänglichkeiten als älteste deutsche Fernautobahn keineswegs eine „Todesstrecke" ist. Denn auf einer Straße mit 40 000 Kraftfahrzeugen pro Tag ereignen sich selbstverständlich mehr Unfälle als auf einer solchen mit 4000 wie etwa auf der Autobahn München–Nürnberg. Wie wenig sinnvoll indes durch Verwaltungsakte eingeführte Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können, läßt die Absicht erkennen, auf der Talfahrt der Autobahn Ulm–Stuttgart am Drackensteiner Hang für Personenwagen 80 km/h und für Lastkraftwagen 50 km/h einzuführen. Dort weist die Linienführung eine Ausbaugeschwindigkeit auf, die für PKW's infolge der engen Kurven überhaupt keine höheren Geschwindigkeiten als 80 km/h zuläßt. Und die Gradiente hat mit über 6% ein Gefälle, bei dem jeder vollbeladene Lastzug, der mit 50 km/h zu Tal fahren wollte, hoffnungslos verunglücken würde. Hat eine solche Reglementierung auf einer offensichtlich nicht unfallreichen Strecke, wo die Straße selbst die zulässigen Geschwindigkeiten diktiert, nicht auch eine negative Seite, indem sie den Fahrer mehr und mehr von der Selbstverantwortung wegführt? Ohne ein hohes Maß dieser Selbstverantwortung ist aber ein sicherer Straßenverkehr nie möglich, auch wenn ihm noch so viele Zwangsjacken angelegt werden.

Prof. Dr.-Ing. habil Max Erich Feuchtinger, Stuttgart

*

Ich fahre gerne einen temperamentvollen, unsynchronisierten Wagen, deshalb halte ich die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen für zweckwidrig. Ein Kraftfahrzeug ist in meinen Augen ein unabhängiges, schnelles Verkehrsmittel. Diejenigen, die es nicht beherrschen, sollten ihre Hände davon lassen. Ich schließe mich der Meinung des Herrn Vizepräsidenten Bretz an: „Wir können im Straßenverkehr keine Analphabeten gebrauchen!"

Detlev Jensen, Berlin-Charlottenburg

*

Wann endlich rebelliert die Öffentlichkeit nachhaltig gegen diese Vergewaltigungsversuche auf Grund unbewiesener Behauptungen und verlangt erst einmal zuverlässige Unterlagen und einen entsprechend ausgedehnten Straßenbau, dessen Unzulänglichkeit die eigentliche Ursache unserer meisten Übelstände ist?

Hans Detlov von Winterfeldt, Frankfurt a. M.

Der Groschen für die Autobahn

Etwa 1935 wurde das Unternehmen „Reichsautobahn" gegründet. Der Gesetzestext müßte aufzutreiben sein. Gleichzeitig wurde nach meiner Erinnerung damals der Benzinpreis um 10 Pfennige erhöht, zweckgebunden für den Ausbau der Reichsautobahnen. Inzwischen hat sich der Benzinpreis fast verdoppelt. Wir wollen nicht streiten aus welchen haushalttechnischen Gründen, aber der zweckgebundene Groschen je Liter: Wo verwandelt er sich in Autobahnen? Damals wurden aus diesem Groschen pro Jahr tausend Kilometer Autobahnen gebaut. Heute, mit zehnfach höherem Spritverbrauch sind jährlich 60 Kilometer geplant. Kann ein Journalist, der über alte Gesetzesbücher verfügt, nicht endlich mal Fraktur reden? Das Ergebnis könnte uns helfen! *Fritz Knoblau, Paderborn*

Bremsleuchten an Bug und Heck

Warum sind bei Kraftfahrzeugen Bremsleuchten nur am Heck angebracht? Meines Erachtens wären sie vorne ebenso wichtig. Hierfür ein Beispiel: Ich fahre auf einer bevorrechtigten Straße. Jedes Mal, wenn ich mich einer von rechts einmündenden Straße nähere, aus der sich ein Fahrzeug in schneller Fahrt auf die Einmündung zubewegt, habe ich ein ungutes Gefühl. Wird der Fahrer abbremsen, oder hat er das negative Vorfahrtszeichen übersehen? Kommt es hierbei zu einem Unfall, so kann es mir durchaus passieren, daß ich „mitschuldig" bin; wir alle kennen die Gummiparagraphen der Straßenverkehrsordnung. Für den Fall, daß die Kraftfahrzeuge Bremsleuchten auch vorne hätten, wüßte ich zumindest, ob der Fahrer an der Bremse ist und könnte unterstellen, daß er meine Vorfahrt beachtet. Aber nicht nur für den Kraftfahrer wären die Bremsleuchten vorn von Vorteil. Denken wir auch einmal an die Fußgänger auf einem Überweg oder an einer Kreuzung. Wieviele Unfälle sind schon dadurch entstanden, daß Fußgänger auf der Fahrbahn unsicher wurden, weil sie nicht wußten, ob der Fahrer des Kraftfahrzeuges bremsen und gegebenenfalls anhalten würde?

Joachim Herrnkind, Berlin-Zehlendorf



Das munter über den Frühlingsglanz der Bodenseelandschaft plaudernde, hübsche Schwabenmädel, das uns in einer anheimelnden Meersburger Weinstube den feurigen Ruländer auf den Tisch setzte, hatte gut beraten, als sie empfahl, am nächsten Morgen hinüber nach Markdorf zu fahren und auf den Gehrenberg zu klettern. Tags darauf hielt das romantische Felsennest hoch über dem Ufer des schwäbischen Meeres die Bergwanderer noch für einige Stunden fest, da es mit seinen malerischen Gassen und Giebelhäusern, mit der im Jahre 628 errichteten Burg — übrigens der ältesten in Deutschland —, Schönborns herrlichem Barockbau des Neuen Schlosses, mit der köstlichen Kirchgasse, der engen Steig und dem Fürstenhäuschen zum Träumen verführte. Erst später fanden wir von Meersburg den Weg zu der mittelalterlichen Sommerresidenz der Konstanzer Fürstbischöfe Markdorf, der weiter über Wendlingen hinauf zur Großherzog-Friedrich-Warte auf dem Bergplateau wies. Droben weitet sich der Blick in bezaubernde Ferne über hügelumgrenzte Täler hinunter zum blauen See, zu den Allgäuer Bergen, zu den Gipfeln und Graten Vorarlbergs bis zu den Gletschern der Berner Alpen.

Mit solch beglückender Pracht weiß das von der Natur verschwenderisch mit Farben und Schönheit beschenkte Land um den Bodensee vielfältig seine Gäste zu gewinnen. Am Ufer des großen glitzernden Wassers verlocken traditionsreiche Städte und entzückende Badeorte zum launigen Verweilen. Stille, landeinwärts sich hinter Riesenspalieren von Obstbäumen versteckende Landstraßen lassen selbst eilige Autotouristen langsam fahren und das grüne Land mit den Weiden, Rebhalden, Obstplantagen und reizenden Fachwerkhäusern genießen.

Kennen Sie die Weißensberger Halde und den Hoyerberg oberhalb Lindau, den Bregenzer Gebhardsberg, die kleinen Obstgartenwege um Wasserburg, Nonnenhorn und Kreßbronn, das Eriskircher Ried, Heiligenberg am Steilrand des oberen Linsgaues, den Haldenhof über Sipplingen und den waldreichen Bodanrück? Der Pfänder bei Bregenz, der bayerische Löwe an der Lindauer Hafeneinfahrt, Friedrichshafens dominierende Schloßkirche, die südliche Blumenpracht der Mainau und die Türme von Konstanz sind allen Bodenseefahrern meistens in guter Erinnerung; oft aber wird an abseits der großen Fernstraßen gelegenen Kostbarkeiten vorbeigefahren. Dabei ist das für den, der Zeit hat, gar nicht notwendig, denn die Entdeckungsreisen zur Heiterkeit des Obersees und dem lieblichen Gelöstsein des Untersees erleichtern die von Jahr zu Jahr besser werdenden Landstraßen. Na, und wenn es wirklich mal ein wenig holpert, entschädigt die Verträumtheit eines köstlichen Fleckchens Erde für den kleineren Gang. Aber das gilt nur für die Fahrten zu Oasen der Stille. Die zum Bodensee führenden Hauptstraßen, die B 12, 18 und 308 aus dem bayerischen Raum und die Bundesstraßen 30, 313 und 33/34 aus Baden-Württemberg sind verschiedentlich modernisiert worden. Auch die Uferstraße von Lindau nach Überlingen—Ludwigshafen wurde auf weiten Strekken aufpoliert.

Auf die Lindauer Ferieninsel sollte man aber nicht im 80-km-Tempo den Rehlingser Berg hinunterrollen. Zehn Minuten von der jetzt noch das Dörfchen Rehlings durchschneidenden Fernverkehrsstraße kuschelt sich hinter blühenden Kirschbäumen Weißensberg. Von der kleinen Kapelle auf der Weißensberger Halde, die die Königsmutter Augusta von Toskana in sehnsüchtiger Erinnerung an ihre Heimat errichten ließ, schaut der Wanderer auf die Bregenzer Bucht, ins Rheintal bis zu den Drei Schwestern und den Buchser Bergen sowie auf das mächtige Säntismassiv. In Lindau kann es passieren, daß der wohlkalkulierte Zeitplan völlig durcheinandergebracht wird. Verzückte Seelen finden sich erst nach Tagen aus dem Gewirr blumenverzierter Giebelhäuser, mittelalterlicher Reichsstädte-Herrlichkeit und moderner Gartengestaltung heraus. Die Hauptstraße mit den Brodlauben, der die alte Stadtbefestigung schmückende trutzige Diebsturm, das alte Rathaus mit seinem interessanten Treppengiebel zwingen zum Bleiben. Auf dem Hoyerberg wird einem die Köstlichkeit dieser Insel noch einmal verlokkend dargeboten, bevor man in die Üppigkeit des Parks von Bad Schachen hinabsteigt. Anspruchsvolle Hotelgäste werden in Bad Schachen mit Eleganz bedient, aber auch in Lindau, Wasserburg, Nonnenhorn, Langenargen, Meersburg, Überlingen, Konstanz und in anderen Orten betreuen erstklassige Hotels und Kursanatorien in exquisiter Aufmachung den Fremden.

Wer seine Gedanken in eine gemütvollere Vergangenheit lenken will, suche das Renaissance-Schloß Lochau zwischen Lindau und Bregenz auf; das renovierte Schlößchen ist zu einem modernen Hotel unter Wahrung seiner geschichtlichen Würde umgebaut worden. Vergesse aber keiner, das von Lochau nur wenige Autominuten entfernte Bregenz, das durch seine sommerlichen Festspiele im Juli bis August überall einen guten Namen hat, anzusteuern. Nicht nur die Bodenseekanzel Pfänder, sondern auch der schloßbekrönte Gebhardsberg und die hübsche Uferpromenade lohnen den Besuch.

Großstädtern, die mehr den geruhsamen Ferienaufenthalt pflegen, seien die kleinen Badeorte wie Nonnenhorn, Kreßbronn, Langenargen, Unter-Uhldingen, Immenstaad, Hagnau, Bodman und Radolfzell empfohlen. Hier präsentiert sich dem Gast eine reiche Auswahl an kleinen Hotels und Pensionen, wo man pro Bett und Nacht 2,50 bis 8,— DM zahlt und für Vollpension 12 bis 18 Mark aufzuwenden hat. Für Wassersportler und Camper ist es wichtig zu wissen, daß am deutschen Bodensee-Ufer Zeltplätze in Allensbach, Bodman, Friedrichshafen, Manzell, Hagnau, Immenstaad, Kreßbronn, Konstanz-Staad, Konstanz-Egg, Lindau-Zech, Nonnenhorn, Radolfzell, auf der Insel Reichenau, in Überlingen und Wasserburg vorhanden sind.

odensee entlang

An der breitesten Stelle des Schwäbischen Meeres spiegeln sich die Türme und Dächer Friedrichshafens, der alten deutschen Zeppelinstadt, im Bodenseewasser. Der im Krieg schwer zerstörte gastliche Fremdenort, der seit einiger Zeit auch durch eine Autofähre zum schweizerischen Romanshorn (seit Mitte März stündlicher Betrieb) verbunden ist, hat sich nach völligem Wiederaufbau zu einer modernen und sauberen Ferienstadt entwikkelt, die in ihrem Vorort Fischbach-Manzell ein Bade- und Erholungsparadies schuf. Naturliebhaber werden in das zwischen Friedrichshafen und Langenargen gelegene Eriskircher Ried wandern, das zu den schönsten süddeutschen Naturschutzgebieten zählt.

Mit den modernen Autofährschiffen von Meersburg nach Konstanz-Staad (bis Ende April täglich alle 20 Minuten, ab 1. Mai alle 15 Minuten), fahren aber nur die eiligeren Durchgangstouristen hinüber ans andere Ufer, beschaulichere motorisierte Ferienreisende bleiben mit dem Wagen auf der Meersburger Seeseite und lassen sich auf der Weiterfahrt, der bis Ludwigshafen zwischen Waldhängen und See dahinführenden, oft an eine Riviera-Landschaft erinnernde Straße zunächst von dem hübschen Badeort Unter-Uhldingen überraschen. Hier müssen Sie aber dem fahrbaren Untersatz eine Pause gönnen, nutzen Sie die herrlichen Spazierwege zum Kloster Birnau, zum Salemer Schloß oder nach Überlingen. Dieses Überlingen ist übrigens ein reizendes Kleinstädtchen mit prachtvollem Stadtgarten und efeuumrankten Befestigungswerken, wo man zünftigen Sommerurlaub machen kann.

Linke Seite: Man denkt unwillkürlich an eine Riviera-Landschaft, wenn man auf der Uferstraße von Überlingen über Sipplingen nach Ludwigshafen fährt.
Foto: Lauterwasser

Rechts: Dies Bild kennt jeder Bodensee-Fahrer: Die Lindauer Hafeneinfahrt mit dem bayerischen Löwen und dem Leuchtturm.



Unten: Mit viel Liebe wird die Hafenpromenade — im Frühling ein herrliches Bild — von Friedrichshafen gepflegt. Foto: Stuhler



Ein Besuch der Unter-Uhldinger Pfahlbauten im Freilichtmuseum Deutscher Vorzeit, der ältesten und größten vorgeschichtlichen Anlage in Europa, darf natürlich nicht versäumt werden, auch die Fahrt zu einer der berühmtesten süddeutschen Aussichtsstellen, zum Schloß und Dorf Heiligenberg (Straße Überlingen–Lippertsreute–Leustetten) wird empfindsame Menschen begeistern.

Im westlichen Winkel des Überlinger Sees schmiegt sich Bodman, ein noch stilles ländlich idyllisches Feriendorf, an die bewaldeten Hänge des Bodanrücks. Ein Tip für Romantiker: Das Lusthäuschen auf dem Bodanrück belohnt genau wie der Haldenhof oberhalb des Bodman gegenüberliegenden Sipplingen mit herrlichem Rundblick auf See und Schweizer Berge. Vor den Toren von Konstanz das Eiland der Mainau, jene Märcheninsel, auf der Palmen, Bananen und Zypressen gedeihen, dann inmitten des Untersees der Fruchtgarten der Reichenau mit seinem weltberühmten Kloster, das Kaiser und Könige sah und zum Hüter abendländischer Kultur wurde. Ehrwürdige steinerne Denkmale künden in Konstanz von großer geschichtlicher Vergangenheit. Die Basilika, das Konzilgebäude und das reizvolle Renaissance-Rathaus bilden den Hintergrund einer in der Gegenwart außerordentlich lebendigen Stadt, die den Kurgast zu verwöhnen versteht. Eine weite Oase der Ruhe schließlich neben dem anmutigen Radolfzell — für die aus dem von eigenartigen Basaltbergen bestimmten Hegau kommenden Autofahrer das „Tor zum Bodensee" — die Halbinsel Höri mit netten kleinen Malerdörfchen und verborgenen Badeplätzen.

Wo aber soll man aufhören mit dem Lob einer Landschaft, die zu den schönsten in Deutschland zählt! Sie muß man mit eigenen Augen schauen, darum komm' und erlebe. *Ba.*



Abseits der Hauptstrasse

DER KEUKENHOF

Die Anmarschwege aus Deutschland

A. NORDDEUTSCHLAND

1. Über Neuschanz – Groningen – Leeuwarden – Harlingen – Zurich – Zuidersee Abschlußdamm (3 km lang)–den Oever–Hoorn –Edam–Volendam–Amsterdam–Autobahn bis kurz vor Leiden nach Lisse (Keukenhof) = 280 km.

2. Oder ab den Oever–Alkmaar–Velsen (modernster Kanaltunnel Europas)–Haarlem–Lisse (Neuschanz–Lisse = 265 km).

3. Über Nordhorn – Oldenzaal – Hengelo – Goor – Holten – Deventer – Apeldoorn – Amersfoort–Utrecht–Leiden–Lisse (Nordhorn–Lisse = 235 km).

4. Oder ab Goor–Zutphen–Arnheim–Oosterbeek–Doorn (am Rhein entlang)–Utrecht–Leiden–Lisse (Nordhorn–Lisse = 235 km).

B. NORDRHEIN-WESTFALEN (NORD)

1. Über Bentheim oder Gronau–Hengelo–Goor–Holten–Deventer–Apeldoorn–Amersfoort–Utrecht–Leiden–Lisse (Bentheim oder Gronau–Lisse = 223 km).

2. Über Emmerich–Arnheim weiter entweder Route A. 4 oder Ede–Woudenberg–Zeist–Utrecht usw. (Emmerich – Lisse = 175 km) oder ab Zeist–De Bilt–Maarssen–Vree (an der Vecht entlang)–Aalsmeer–Heemstede–Lisse (Emmerich–Lisse = 178 km).

3. Über Kranenburg – Nijmegen – Arnheim (weiter siehe B. 2, Kranenburg – Lisse = 178 km).

4. Über Kaldenkirchen – Venlo – Nijmegen (weiter siehe B. 2, Kaldenkirchen–Lisse = 227 bzw. 230 km).

C. NORDRHEIN-WESTFALEN (Düsseldorf–Köln) und Mittel- und Süddeutschland

1. Über Emmerich, Kranenburg, Kaldenkirchen (siehe B. 2, B. 3 und B. 4).

2. Über M.-Gladbach–Roermond–Venlo usw. oder Roermond–Weert–Eindhoven–Breda–Dordrecht–Rotterdam–Den Haag–Leiden–Lisse (M.-Gladbach–Lisse = 280 bzw. 265 km).

3. Über Aachen – Vaals – Maastricht – Roermond – Weert – Eindhoven usw. oder ab Maastricht – Maasbracht (Maas-Fähre) – Thorn – Weert usw. (Aachen – Lisse = 305 bzw. 298 km).

Holland liegt dem deutschen Motorwanderer sozusagen vor der Nase. Aber bislang haben sich viele von uns immer noch nicht von dem großen Magneten im Süden, den Alpenländern und Italien freimachen können. Nichts gegen den Süden! Jedoch: Abwechslung entzückt! Der Chronist hegt eine stille, aber ganz große Liebe zu den Niederlanden. Mag das schöne und interessante Italien seinen Ruf unbestritten behalten, neben Griechenland die Mutter der europäischen Kultur zu sein, aber der Chronist wagt die Behauptung, daß dies auch ebensogut für die Niederlande zutrifft, die ja im Laufe des Mittelalters unzählige Beispiele zum europäischen Kulturgut leisteten, die das Weltbild gründlich änderten. Man denke nur an den Humanismus, an die berühmte darstellende Kunst der Niederländer, die nicht allein an der Leinwand haften blieb, sondern vor allem neuerdings in der plastischen Darstellung einen neuen, häufig ausgesprochen avantgardistischen Ausdruck findet. Wer hier nach Neuem sucht, muß automatisch den Weg zum Keukenhof, dem Kleinod europäischer Gartenbaukunst finden. Der Keukenhof ist den Holländern sozusagen zur nationalen Herzensangelegenheit geworden. Wenn Sie den Fahrkartenkontrolleur oder den holländischen Zöllner, den niederländischen Grenzbeamten, ebenso den Polizisten nach dem Weg zum „Keukenhof" fragen, dann leuchten die Augen auf. Mit Recht! Denn es dürfte in Europa nur wenige Fleckchen Erde geben, die mit dem Keukenhof in Wettbewerb treten können. Es ist ein Musterbeispiel für den Reiz der holländischen Landschaft, wie man es sich konzentrierter wohl kaum denken kann. Bekommt man schon bei der Anfahrt aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands einen tiefen Eindruck von niederländischer Städtebaukunst, von der hochentwickelten Agrarwirtschaft, von der wunderbaren Be- und Entwässerungstechnik Hollands, so sei besonders noch darauf verwiesen, daß bei nebenstehenden Anmarschwegen bewußt die auch in Holland über viele hundert Kilometer vorhandenen Autobahnen vermieden wurden. Denn auch die gewöhnlichen Straßen in Holland sind vorzüglich angelegt und ausgezeichnet im Stande gehalten und schließen den Motorwanderer nicht so scharf von Bewohnern, Städten und Dörfern ab, wie dies solche ausgesprochenen Spezialstraßen sonst meist tun.

Wer nach den Niederlanden kommt, versäume ja nicht, einen Abstecher ans Meer und zum einmaligen Erlebnis der Welthäfen zu machen. Die Anreisenden aus Norddeutschland finden leicht den Weg zur Zuider See, und den Süddeutschen liegen der Ärmelkanal und Amsterdam sowie Rotterdam gewissermaßen am Wege nach Lisse, in das alle Wege zum Keukenhof münden. Am eindrucksvollsten ist der Keukenhof im Frühling, wenn die bunten Flecken der Tulpen und Narzissen zwischen Bäumen aufleuchten, wenn die Jungenten und Schwäne über die Teiche ziehen.

Diese Landschaft war noch vor zehn Jahren ein Urwald, nämlich das Jagdgebiet der Gräfin Jacoba von Bayern, aus dem die holländischen Blumenzüchter in einer Gemeinschaftsarbeit sozusagen ein Schaufenster für ihre Züchterarbeit machten, das in diesem Frühjahr sein zehnjähriges Jubiläum feiern kann. Es ist die Freude und der Stolz ganz Hollands, zumal es gleichzeitig auch zu einer ständigen Ausstellung im Freien der modernen niederländischen Bildhauer und Plastiker geworden ist. Der Besucher des Keukenhofes erfährt ein unvergeßliches Erlebnis.

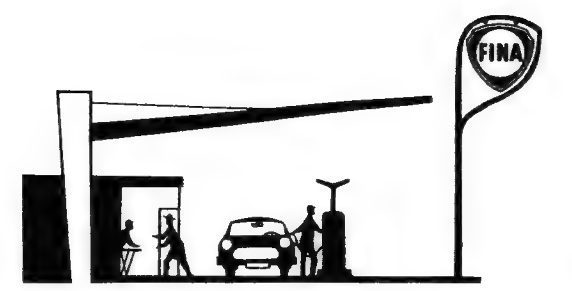
Hans-Heinrich Dienstbach

Darum fährt man mit FINA so gut



Strengste Maßstäbe bei den regelmässigen Analysen und Labor-Tests der laufenden Produktion verbürgen die hohe, stets gleichgute Qualität der FINA-Erzeugnisse. Jedes Kraftfahrzeug – ob Moped oder schneller Sportwagen – fährt deshalb mit FINA ausgezeichnet. Doch nicht genug damit – in den FINA-Laboratorien ist der Blick auch in die Zukunft gerichtet. In vorausschauender Planung werden dort bereits heute die richtigen Kraft- und Schmierstoffe für den Motor von übermorgen geschaffen. Nur eine grosse Gesellschaft, die auf dem internationalen Mineralölmarkt zu Hause ist, kann diese Aufgaben meistern. Die Marke FINA ist Symbol für ein solch weltweites Unternehmen.

Hinter dem Namen FINA – bisher PURFINA – steht die Petrofina-Gruppe, eine der grossen internationalen Mineralölgesellschaften.



WB 2012 c

Tanken Sie doch FINA

APRIL-APRIL

Nun ist er wieder da, der launische April, mit Regen- und Hagelschauern, urplötzlich hervorbrechender Sonne, mit wetterwendischen Überraschungen ohne Ende.

Und trotzdem – man tut ihm unrecht, wenn man ihn in Bausch und Bogen verdammt. Schon daß er sich so lausbübisch einführt – ich meine den ersten Tag seines kurzen Daseins –, sollte man ihm zugute halten. Er hat doch wenigstens Humor, der junge Mann. Und er läßt uns einen ganzen Tag und vorher und nachher herzlich lachen. Denn wer von uns hätte nicht schon am 1. April sein Späßchen mit den lieben Mitmenschen getrieben?

Und wenn er an den übrigen 29 Tagen so mutwillig Sonne und Regen durcheinanderwirbelt, so sollten wir dieses Spielchen nicht tragisch nehmen und lustig mitmachen. Es kommt ja immer darauf an, wie man sich zu den Dingen stellt. Mit Humor geht alles leichter.

Auch in der Mode, auf die wir hier nun zwangsläufig zu sprechen kommen müssen. Früher – da trug man langweilige, triste Regenmäntel, die das böse Regenwetter noch unangenehmer und unfreundlicher erscheinen ließen. Heute ist ein Regentag kein Grund mehr zu einem Aschenputtel-Aussehen. Die Mode beschert uns bezaubernde, lustige und farbige Regenmäntel – ganz nach Wunsch und Laune. Ihr Schnitt und ihr Material geben uns Sicherheit und ihr Aussehen ist lustig, sportlich, verspielt – so wie wir es gerade sein wollen.

1

1 *Wenn man einen so bezaubernden Regenmantel wie diesen hier besitzt, dann kann einen kein Regenschauer mehr erschrecken. Ein Regenmantel aus bedrucktem Popeline mit großem Kragen und passendem, anknöpfbarem Regentuch.*
Modell: Rainer Wolf

2 *Die junge Dame hat gut lachen. Sie weiß, wie gut ihr dieser Pulli steht. Er ist grob gestrickt, in den Farben türkis-rosa-cyclamen, und hat drei große, matte Goldknöpfe.*
Modell: SRB



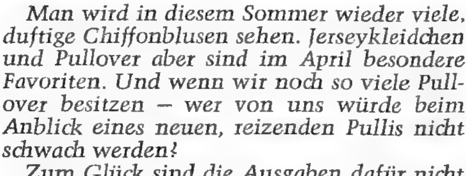
2

3



3 *Mal scheint auch wieder die Sonne, und im Nu ist es ganz warm. Dann schnell in dieses entzückende Kostüm (Kleid und Jacke) aus kirschrotem Wolleinen.*
Modell: Queisser

Scheint dann plötzlich die Sonne, so ist so ein Mantel noch immer schick und verliert nicht seine Gültigkeit. Im übrigen aber werden wir im April schon unser Frühjahrskostüm vergnügt spazieren führen. Die Farben dieses Frühjahrs sind wieder ganz klar und rein, rot, grün, blau und natürlich immer das klassische Blau-Weiß. Der Schnitt ist jung, ziemlich unkompliziert, die Taille darf wieder angedeutet, aber noch immer nicht eingeengt werden, die Röcke bleiben kurz. Allerdings soll das Knie unter allen Umständen bedeckt bleiben. Eine Handbreit darunter sollte die kürzeste Länge sein. Kleid und Jacke bleiben nach wie vor eine beliebte Zusammenstellung, aber Blusen und Pullover treten schon wieder stark in den Vordergrund.



Man wird in diesem Sommer wieder viele, duftige Chiffonblusen sehen. Jerseykleidchen und Pullover aber sind im April besondere Favoriten. Und wenn wir noch so viele Pullover besitzen – wer von uns würde beim Anblick eines neuen, reizenden Pullis nicht schwach werden!

Zum Glück sind die Ausgaben dafür nicht allzu hoch und belasten unser Gewissen nicht zu sehr. Und das sollte man dem April auch hoch anrechnen. Er bleibt bei allem Schabernack doch ein bescheidener junger Mann!

Isabel Geiger



4



5

4 *Wie ein Matrosenanzug sieht dieses lausbübische Jersey-Kleidchen aus. Es ist zweiteilig und kann sehr gut auch mal mit einer anderen Bluse bzw. einer schicken Hose getragen werden.* *Modell: Lantrik*

5 *Ein Frühjahrskostüm, wie wir es uns wünschen. Es ist aus Tweed gearbeitet, hat einen breiten Gürtel oberhalb der Taille, der vorne geschlungen ist, und einen geraden, gefütterten Rock.* *Modell: Bleyle / Vetrix*

6 *Fürcht' Dich nicht vor'm bösen Regen! Ein Trenchcoat wie dieser schützt Dich vor allen Regentropfen und gibt Dir zudem ein schickes und sportliches Aussehen!* *Modell: Valmeline*

7 *Aus orangefarbener Wolle ist dieses Frühjahrsensemble (Kleid und Jacke). Das kurze, taillenlange Jäckchen hat einen durchgezogenen Gürtel, der vorn lässig geschlungen ist.* *Modell: Irwa*

Fotos: Baader (2), Kraus (2), Veith, Lautenbacher, map/Arthur

7



6



OBER-ING. DR. H. SCHMACHTENBERG

Für eine Reform des Sportgesetzes

Jeder Sport hat seine festgesetzten Regeln, auch der Motorsport. Manche Bestimmungen im Motorsport sind eine Wissenschaft für sich. Darüber schreibt im folgenden Artikel ein Kenner der Materie, Ober-Ing. Dr.-Ing. Helmut Schmachtenberg. Gerade vor Beginn der neuen Saison sind die Ausführungen dieses Experten, vor allem sein Vorschlag für eine Reform des Sportgesetzes und vornehmlich des Anhang J, sehr aktuell.

Die Grundlage des Sportrechtes ist, wie bekannt, das Internationale Sportgesetz, das von der Fédération Internationale de l'Automobile, kurz FIA genannt, erlassen worden ist. Es enthält die allgemeinen Bestimmungen über Wettbewerbe, Rekorde, Strafen, Proteste u. a. Mehr ins Einzelne gehende Vorschriften sind in den Anhängen zum Sportgesetz verankert. Sie entsprechen den Durchführungsverordnungen oder Ausführungsbestimmungen, wie wir sie in der Gesetzgebung ganz allgemein antreffen.

Am bedeutendsten für den Amateursport, insbesondere den Rallye-Sport, ist neben dem Anhang C, der sich mit den Sportwagen befaßt, der Anhang J. Er enthält alle technischen Bestimmungen für die Fahrzeuge, mit denen der Rallye-Sport betrieben wird. Hiernach werden die Fahrzeuge zunächst in zwei Kategorien, die Tourenwagen und die sogenannten „Gran-Turismo-Wagen", eingeteilt. Innerhalb dieser beiden Kategorien unterscheidet man drei Gruppen, die sich auf die Serienmäßigkeit beziehen: Die Serienwagen, die verbesserten Serienwagen und die Spezialwagen. Unabhängig von Kategorien und Gruppen erfolgt dann noch die Klasseneinteilung nach dem Hubraum des Motors, im Sportgesetz fälschlich mit Zylinderinhalt bezeichnet.

Wie bereits erwähnt, läßt gerade der Anhang J zum Sportgesetz mancherlei Auslegung der technischen Bestimmungen zu. Das war für den Verfasser der Anlaß, einen Kommentar zum Anhang J aufzustellen. Er stützte sich hierbei auf die langjährigen Erfahrungen als Technischer Kommissar bei der Abnahme anläßlich der großen ADAC-Veranstaltungen auf dem Nürburgring, beim Freiburger Bergrekord und bei vielen Rallies. Der Kommentar ist durch die Hauptsportabteilung des ADAC München zum allgemeinen Gebrauch bei Sportveranstaltungen und als Hilfe bei der Entscheidung von Protesten herausgegeben worden. Auch wenn im Kommentar alle Artikel des Anhang J behandelt worden sind, so gibt es, wie die Erfahrung zeigt, doch bei verschiedenen technischen Fragen immer wieder Zweifel, hier sind es vor allem die sogenannten „erlaubten Änderungen", über die nicht immer genügend Klarheit besteht. Dabei hat der „Gesetzgeber" eine ganz klare Linie dadurch geschaffen, daß er festgelegt hat, was erlaubt ist, und nicht das, was verboten ist. Dies ist nämlich ein fundamentaler Unterschied. Es dürfen also nur ganz bestimmte Dinge geändert werden. Was nicht hierunter aufgeführt ist, ist verboten.

Bevor man die Frage der erlaubten Änderungen betrachtet, muß der Begriff der normalen, der serienmäßigen Ausführung klar festgelegt werden. Dies ist in Artikel 254 und 255 des Anhang J geschehen. Zwei Unterlagen geben hier genaue Auskunft: Das vom Nationalen Automobilclub (ACN) ausgestellte und von der FIA anerkannte und, wie es in der Fachsprache heißt, homologierte Testblatt für jeden einzelnen Wagentyp und der vom Hersteller herausgegebene Katalog. Beide stellen eine ausführliche Beschreibung des Fahrzeuges dar, wobei der Katalog im allgemeinen in einigen Punkten noch mehr in technische Einzelheiten geht.

Zu diesen technischen Daten eines Motors gehört beispielsweise das Verdichtungsverhältnis, das — leider — im Testblatt nicht, im Katalog jedoch stets enthalten ist. Da gerade die Frage, ob das Verdichtungsverhältnis erhöht werden darf oder nicht, von besonderer Bedeutung ist — stellt seine Erhöhung doch ein verhältnismäßig einfaches, auf die Motorleistung ein besonders wirksames Mittel dar —, soll auf diesen Punkt ein wenig näher eingegangen werden, zumal ganz besonders in diesem Punkt die Ansichten vielfach auseinandergehen. Bekanntlich sind nach Artikel 263 Ziffer 11 für verbesserte Serienwagen alle Maßnahmen zur Verfeinerung der Originalteile erlaubt. Ganz versierte Fahrer und Kenner der Materie legen dies so aus, daß man also auch den Zylinderkopf verfeinern dürfe, indem man ihn, natürlich am zweckdienlichsten an der Unterseite, um ein paar Zehntel Millimeter, je nach Temperament des Bastlers auch etwas mehr, abhobelt und poliert. Dagegen wäre sicher nichts einzuwenden, wenn nicht gleichzeitig mit der Verfeinerung ein typisches Merkmal des Motors, nämlich das im Katalog genau festgelegte Verdichtungsverhältnis, geändert würde, was ja letzten Endes der Zweck des „Verfeinerns" war. Es kann hier auch nicht entgegengehalten werden, daß die Änderung des Verdichtungsverhältnisses nirgends ausdrücklich verboten sei. Das stimmt, aber es ist auch nicht erlaubt und daher, wie oben ausgeführt, eben doch verboten.

Aber die Sache mit dem Verdichtungsverhältnis hat noch weitere Tücken. Die im Katalog angegebene Verdichtung ist ein Konstruktionsmaß, das sich errechnet aus dem Verhältnis der Summe von Hubraum und Verbrennungsraum zum Verbrennungsraum. Nun kann in der Praxis dieser Wert durch zwei Dinge beeinflußt werden: Durch Toleranzen bei der Herstellung des Motors und durch den natürlichen Ansatz von Ölkohle im Brennraum. Während die Herstellungstoleranz eine Erhöhung oder auch eine Verringerung der Verdichtung zur Folge haben kann, bringt der Ölkohle-Ansatz stets eine Erhöhung mit sich. Hierfür muß eine auf der Erfahrung beruhende Toleranz zugestanden werden. Sie dürfte in einer Höhe von 5% alle im normalen Betrieb auftretenden Fälle ausreichend decken. Nun sind noch schlauere Füchse als die vorhin genannten Experten hingegangen und haben durch Zusatz von „Geheimmitteln" zum Kraftstoff — in Form von Obenschmieröl nach Artikel 262 grundsätzlich erlaubt — einen unnatürlichen, verstärkten Niederschlag im Brennraum künstlich erzeugt und damit das Verdichtungsverhältnis erhöht. Auch diese Maßnahme ist unzulässig, da sie eine beabsichtigte und mit Hilfsmitteln erreichte Abweichung des Katalogwertes über den durch natürlichen Ölkohleansatz hinausgehende erzielt.

Von den vielen umstrittenen Fragen des Anhang J soll noch eine herausgestellt werden, die bei der technischen Abnahme immer wieder zu Auseinandersetzungen führt: Es ist die Frage der Auspuffanlage. Artikel 263 Ziffer 10 schreibt ganz eindeutig vor, daß für verbesserte Serienwagen der Schalldämpfer geändert werden darf, wenn hierdurch die Lautstärke nicht erhöht wird. Für die Lautstärkebewertung gilt international das Phon. Mit Hilfe von Lautstärkemessern kann der Phonwert verhältnismäßig einfach gemessen werden. Alle Technischen Überwachungsvereine verfügen über eine große Anzahl dieser Geräte und der zugehörigen Hilfsinstrumente. Für die deutschen und die meisten ausländischen Wagen, soweit sie in Deutschland zugelassen sind, liegen die „serienmäßigen" Phonwerte fest, so daß Abweichungen leicht ermittelt werden können. Wenn auch das Phon nicht allein maßgebend für die Lästigkeit eines Geräusches ist — die Frequenzen spielen auch eine Rolle —, so ist es doch ein brauchbarer und vor allem eindeutig meßbarer Wert. Es wäre daher zu wünschen, wenn künftig in größerem Umfang bei der Technischen Abnahme Lautstärkemessungen durchgeführt würden, einmal um dem Sportgesetz Geltung zu verschaffen im Interesse eines fairen, sportlichen Wettstreites unter gleichen Bedingungen und zum anderen, um den Angriffen gegen den „lärmenden" Motorsport zu begegnen. Vielfach wird eingewendet, daß es schade sei, wenn durch eine strenge Reglementierung der Bastlerleidenschaft, die sicherlich in vielen Motorsportlern steckt, allzusehr Grenzen gesetzt würden. Nun — nach dem Anhang J ist die Möglichkeit durchaus gegeben, allen diesen Wünschen durch Ausschreibung für die Gruppe Spezialwagen entgegenzukommen. Die Praxis zeigt jedoch, daß die Zahl der Interessenten für diese Gruppe so gering ist, daß die meisten Ausschreibungen diese Gruppe nicht vorsehen. Das ist sicherlich schade, darf aber nicht dazu führen, daß die Bastler ihren „serienmäßigen" Kameraden, die die Gesetze beachten, die Preise nur mit Hilfe eines „getunten" Fahrzeuges wegholen.

Unter dem Gesichtspunkt des gleichen Rechtes für alle wäre eine zum Teil grundlegende Reform des Sportgesetzes und vornehmlich des Anhang J zu begrüßen. Da ist zunächst die Einteilung der Wagen in die Kategorien Normale Tourenwagen und Gran-Turismo-Wagen vom sportlichen Standpunkt aus betrachtet sicherlich sehr unbefriedigend. Die Unterteilung beruht bekanntlich in erster Linie auf der in einer bestimmten Frist hergestellten Stückzahl von Wagen, die in der Kategorie Gran-Turismo-Wagen für solche „Kunden bestimmt sind, welche die besten Leistungen und ein Höchstmaß an Komfort suchen, ohne Rücksicht auf Unterhaltungskosten". Auch die Bestimmung, daß Wagen mit einem Motor von mehr als 1000 ccm Hubraum grundsätzlich viersitzig gebaut sein müssen, wenn sie als Tourenwagen anerkannt werden sollen, entspricht nicht den Grundsätzen eines Wettbewerbes mit gleichen Mitteln. So wird zum Beispiel ein zweisitziges Coupé oder Cabriolet in die Kategorie Gran Turismo eingestuft, während der Viersitzer, durch sein meist niedrigeres Gewicht sicherlich im Vorteil, in die Kategorie Tourenwagen gehört. Andererseits wird die sportliche Version eines Wagentyps, sofern die erforderliche Stückzahl hergestellt wurde, in die gleiche Kategorie der Tourenwagen eingestuft wie die „zahme" Ausführung. Hier sollte Abhilfe geschaffen werden dadurch, daß die Kategorien nach technischen Gesichtspunkten, am einfachsten — um einen Anfang zu machen — nach dem Leistungsgewicht (kg/PS) unterteilt werden. Als Grenzwert zwischen Tourenwagen und Gran-Turismo-Wagen könnte ein Wert von etwa 15 kg/PS angesetzt werden. Das Leistungsgewicht gehört zu den markantesten leistungstechnischen Merkmalen eines Wagens und beeinflußt die Fahrleistung am entscheidendsten.

Aufgabe unserer im Sport tätigen Ingenieure wäre es, eine noch weiter verfeinerte Spezifikation zu finden, bei der zum Beispiel das maximale Drehmoment, die Getriebeart und -abstufung, der Luftwiderstand u. a. berücksichtigt werden müßten, wobei ein Unterschied für Berg- und Flachrennen zu machen wäre. Man könnte sogar noch einen Schritt weiter gehen — die Freunde des klassischen Motorsportes mögen diesen umstürzlerischen Vorschlag verzeihen — und die Hubraumeinteilung zugunsten eines „Fahrleistungsindex" aufgeben. Diese Überlegungen verfolgen indessen allein das Ziel, Sport mit gleichen technischen Mitteln zu betreiben. Sie haben dagegen keine Berechtigung, wenn technische Erwägungen im Vordergrund stehen sollten, deren Ziel darin besteht, mit einem Minimum an Aufwand große Leistungen zu erzielen, ein Gesichtspunkt, der die technische Entwicklung fördert und daher von dieser Warte aus ebenfalls durchaus berechtigt ist.



Fliegen Sie zu uns mit



Flugzeug oder Hubschrauber



Herrliche Ferien in . . .



30. April bis 11. Mai
INTERNATIONALE BRÜSSELER MESSE

SPA
Belgiens Weltberühmtes
Heilbad - Naturbrunnen.
Besuch der wunderbaren
GROTTEN von HAN





Seine Badeorte.
OSTENDE
und sein Casino
BLANKENBERGE

Es stehen zu Ihren Diensten:

Banque de Bruxelles

Banque de la Société Générale de Belgique

Cie. Inter. des Wagons-Lits





Seine Kunststädte:
BRÜSSEL
GENT



Bequeme Hotels erwarten Sie
PLAZA HOTEL
HOTEL MÉTROPOLE
PALACE HOTEL

Das Generalkommissariat für Fremdenverkehr
und die Verkehrsvereine
werden sich freuen, Sie in Belgien begrüssen zu dürfen

Während der Welt-Ausstellung in Brüssel 1958 lag nicht nur unsere Hauptstadt, sondern ganz Belgien im Brennpunkt des Interesses der Welt.

Unsere Freunde in aller Herren Länder haben nun erst so recht bemerkt, wie wenig sie doch von den Herrlichkeiten wussten, die Belgien zu bieten hat. Der Besuch der Welt-Ausstellung hat sie mit dem Verlangen erfüllt, wiederzukommen und noch mehr zu sehen.

In diesem Jahr eröffnet Ihnen Belgien die grossartigsten Möglichkeiten, die Wunder der Kunst in Brügge, Gent, Antwerpen, Lüttich, Mons, Tournai und in Dutzenden anderer belgischer Städte - den zauberhaften Reiz von Spa und Ostende - das ganze Land von den weichen Sandstränden der Küste bis zu den jungfräulichen Urwäldern der Ardennen für sich zu entdecken.

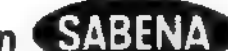
Versäumen Sie nicht, Belgien in Ihre Reisepläne für 1959 einzuschliessen!

In Europa reisen und Belgien nicht besuchen - das ist ebenso undenkbar wie eine Reise nach Frankreich zu machen und dabei Paris auszulassen!

Arthur Haulot

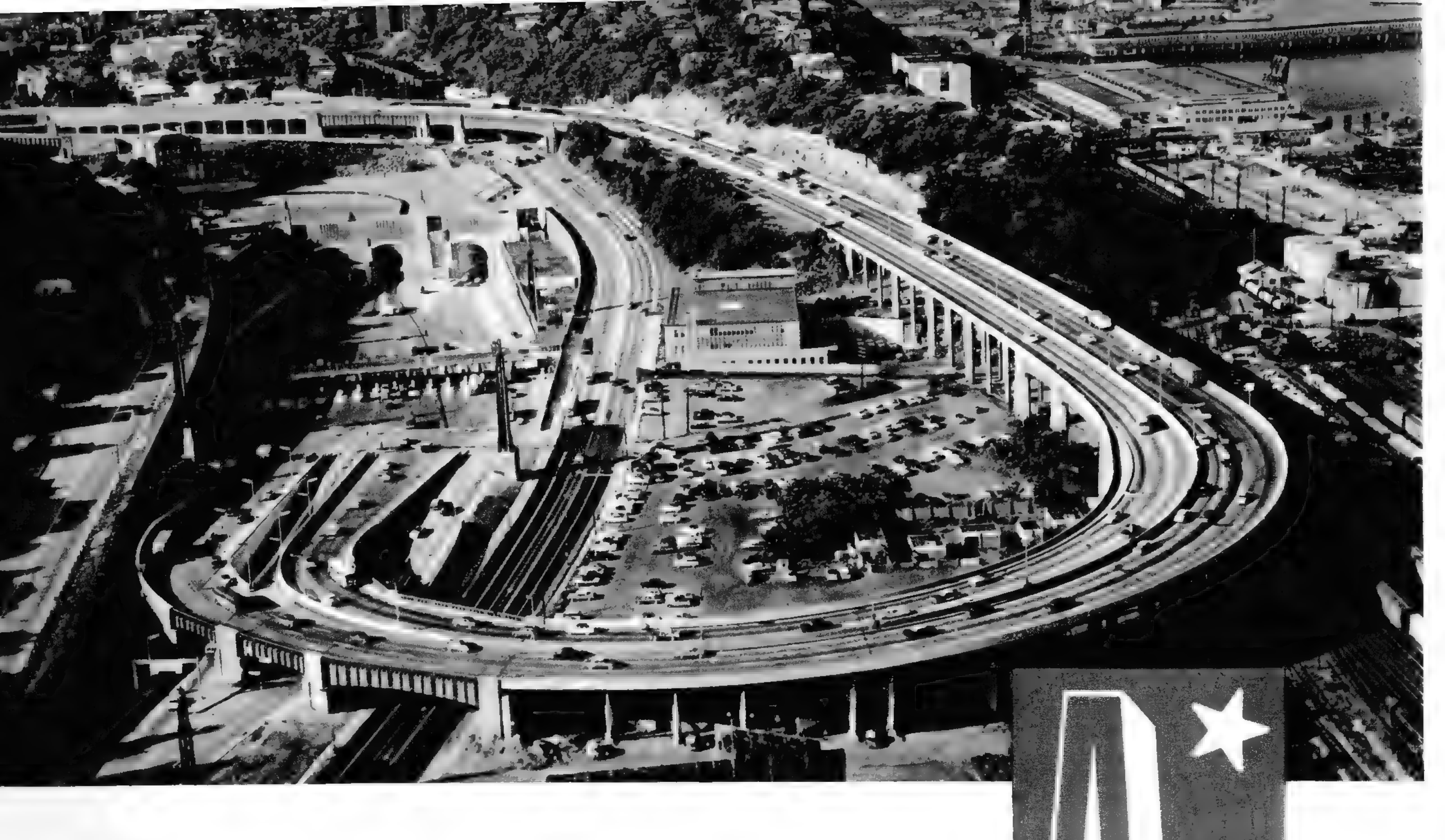
Generalkommissar für den Belgischen Fremdenverkehr.

Auskünfte erhalten Sie bei
Ihrem Reisebüro und dem
Belgischen Verkehrsamt
DÜSSELDORF, Berliner Allee 47,

und in allen  Niederlassungen:

BERLIN, BONN, DORTMUND, DUISBURG, DÜSSELDORF, ESSEN

FRANKFURT/M., HAMBURG, KÖLN, MÜNCHEN, NÜRNBERG und STUTTGART.



So fährt der Amerikaner in Amerika!

Oben: *Unter dem Hudson-Fluß verbindet der Lincoln-Tunnel New York City mit New Jersey. Je nach der Verkehrsdichte werden 2 bis 3 Tunnelöffnungen nach einer Richtung freigegeben. Die Höchstgeschwindigkeit für PKW bei der Tunnelfahrt beträgt 56 km/h. Überholen ist verboten. Das Bild zeigt Ein- und Ausgang des Lincoln-Tunnels auf der New-Jersey-Seite.*

„Amerika, du hast es besser!" ist eine Redensart, die bei jeder Gelegenheit gebraucht wird. Augenblicklich steht bei uns die Frage einer Geschwindigkeitsbegrenzung außerhalb geschlossener Ortschaften zur Diskussion. Dabei werden als Beispiele die amerikanischen Verhältnisse zitiert, und zwar oft, ohne darüber eine genaue Kenntnis zu besitzen. Der Korrespondent der ADAC-Motorwelt, Egon von Mauchenheim, New York, befaßt sich diesmal mit den Verkehrsproblemen in den USA. Bitte lesen Sie, was er über die amerikanischen Autofahrer im eigenen Land schreibt, wie er die Verhältnisse beurteilt – und Sie werden dann vielleicht vorsichtig sein, Vergleiche zwischen Amerika und Europa, besonders Deutschland, zu ziehen.

In Europa hat man vom amerikanischen Autofahrer den Eindruck eines höchst zivilisierten, rücksichtsvollen und geduldigen Menschen. Daher ist man geneigt, diese Eigenschaften allen Amerikanern zuzuschreiben. Bei näherer Betrachtung in seinem eigenen Land verhält sich der amerikanische Autofahrer zusehends anders, als der – mit europäischen Augen betrachtet – „perfect gentleman" oder „Ritter am Steuer".

Zunächst handelt es sich beim europareisenden Amerikaner nicht um den Durchschnitts-Amerikaner. Der Europa besuchende Tourist aus den USA wird wahrscheinlich ein Überdurchschnittseinkommen haben, eine höhere Lebensbildung (wenn auch nicht immer eine höhere Schulbildung) und das kulturelle Bedürfnis und die intellektuelle Neugierde, fremde Länder zu durchforschen. Er mag daher auch in seinem eigenen Land etwas höflicher und disziplinierter sein, als sein Straßenkollege. Aber seine besondere Vorsicht und Höflichkeit in Europa haben tiefere Gründe: 1. spricht er gewöhnlich nicht die Sprache des Landes und würde somit schon in linguistischer Hinsicht im Falle eines Zusammenstoßes im Nachteil sein. 2. will er es vermeiden, mit seiner Familie vielleicht in einem ausländischen Krankenhaus zu landen, und 3. möchte er sich nicht mit einem kaputten Wagen und durch Aufenthalt in Polizeistationen seinen Urlaub verpatzen.

Daß der Amerikaner in seinem Land anders fährt, dafür zeugen die Statistiken. Im Jahr 1958 wurden 37 000 Amerikaner durch Verkehrsunfälle getötet. Auf welche Weise in den USA Unglücksfälle verursacht werden, zeigt die folgende Aufstellung des National Safety Council über die

Ursachen:	%
Übermäßige Geschwindigkeit	47
Fahren auf der falschen Straßenseite (nicht beim Überholen)	13
Außerachtlassung von Kontrollen, Ampeln und Polizeisignalen	10
Verweigerung, dem anderen Fahrer die Fahrbahn freizugeben	10
Überholen auf der rechten Seite	5
Fahren unter dem Einfluß von Alkohol	5
Verbotenes Einbiegen oder Wenden	4
Andere Gründe	6

Geschwindigkeitsgrenzen für Personenwagen in USA

Staaten (Nachtzeit)	Staaten (Tageszeit)	km/h	Meilen/h
2	1	64–72	40–45
14	8	80	50
17	8	88	55
9	17	96	60
3	10	104	65
1	4	112	70
4	1	unbeschränkt*	

* „unbeschränkt" bedeutet im Rahmen der Definition des Wortes „prudent" (vernünftig).

Die zwei Rubriken der Staaten ergeben nicht je 49 Staaten, wenn man die Zahlen addiert. Mehrere Staaten sehen eine Geschwindigkeitsspanne von z. B. 55–60 vor und sind daher unter beiden Geschwindigkeiten notiert.

Diese Statistik stellt also fest, daß bei weitem die meisten Unfälle auf zu hohe Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Dies läßt den weiteren Schluß zu, daß Geschwindigkeitsbegrenzung auf der offenen Landstraße, die in 44 Staaten eingeführt ist und die sehr mäßige Höchstgeschwindigkeiten vorsieht, nicht nur keinen beschwichtigenden Einfluß auf die Unglücksfälle zu haben scheinen, sondern, wie später erwähnt, sogar das Gegenteil bewirken.

Eine traurige Bilanz

Nach Ansicht der Versicherungsgesellschaften sind die Statistiken über leichtere Verkehrsunfälle (die auch kostspielig sein können) sehr ungenau, da es bis jetzt kein zentrales Büro gibt, das alle Autounfälle verzeichnet. Das United States Public Health Service schätzt die jährliche Zahl der bei Autounfällen Verletzten auf etwa 4 500 000,

gibt aber zu, daß der Irrtumsfaktor + oder −10% betragen könne. Die niedrigste Schätzung macht der National Safety Council. Aber die Statistiken des NSC schließen kleinere Verletzungen aus, die den Betroffenen etwa einen Tag arbeitsunfähig machen, und geben die Zahl der Schwerverletzten mit 1 400 000 an.

Die Verluste, die durch Autounfälle in den USA hervorgerufen werden, schossen im letzten Jahr auch im Sachschaden in stratosphärische Höhen. Der NSC schätzt, daß der zerstörte Sachwert im Jahr 1958 auf 1 850 000 000 $, also 7 Milliarden 770 Millionen DM zu stehen kam. Alle Verluste, einschließlich Verdienstausfall, Arzt- und Hospitalkosten, sowie Summen, die von Versicherungen ausbezahlt wurden, sollen sich auf 5 400 000 000 $ belaufen haben (22 Milliarden 680 Millionen DM).

Was machen die Autofabriken, um ihre Fahrzeuge sicherer zu gestalten? Nun, für das Jahr 1959 haben sie die Glasflächen ihrer neuen Modelle um 40% erhöht und damit natürlich Stahl ums gleiche verringert. Der heutige amerikanische Wagen ist weiter und länger als je; somit ist für ihn weniger Platz auf vielen Straßen, die bereits vor einem Jahrzehnt den Verkehrsansprüchen entwachsen waren. Nur in wenigen Fahrzeugen bleiben die Türen im Fall eines Zusammenstoßes geschlossen, wie Studien der Cornell University feststellten. Im Falle eines Überschlagens brechen die Dächer der sogenannten „Hard"-Top-Convertibles wie Kartenhäuser zusammen, da ihnen starke Mittelpfosten fehlen. Andererseits soll auch nicht verschwiegen werden, daß sich der amerikanische Käufer aus Preis- und Stilgründen für Sicherheitszubehör wenig interessiert. Als der Sicherheitsgürtel vor einigen Jahren eingeführt wurde, lehnte man ihn glatt ab.

Somit bleibt es der Polizei und den Verkehrsbehörden überlassen, Vorschriften und Gesetze für die Sicherheit im Verkehr zu erlassen und darauf zu achten, daß sie befolgt werden. Um die Überwachung sicher durchzuführen, mußte man sich entschließen, Radar bei Kontrollen zu benützen, um Autoraser vor den Richter zu bringen. Man setzt auch Helicopter ein, um weite Strecken von Highways, Parkways und Straßennetzen zu überwachen, den Verkehr umzuleiten und auch, um rasende Fahrer zu stellen. Man benützt viele, nicht markierte Polizeiwagen, ja sogar Sportwagen, um rücksichtslose Fahrer zu erwischen.

Gesetze mit wackligen Zähnen

Übertretungen der Bestimmungen sind sehr kostspielig. Eine Stopstraße ist eine Kreuzung, an der man zu absolutem Stillstand kommen muß. Wer's nicht glaubt, wird seine Brieftasche um 5 $ bis 10 $ erleichtert finden. In der Stadt New York hat man über 35 000 Parkuhren. Wer vor einer abgelaufenen Uhr parkt, wird mindestens 5 $, wahrscheinlich aber 15 $ (63 DM) für den Spaß bezahlen müssen. Hunderte von „No Parking"- und „No Standing"-Schilder weisen darauf hin, daß ein dreiminütiger Sprung in ein Geschäft 15 $ kosten kann. In bestimmten Stadtteilen New Yorks und anderer Städte werden gegen Parkbestimmungen verstoßende Fahrzeuge innerhalb einer halben Stunde abgeschleppt, das dann weitere 10 $ kostet, plus einer Lagergebühr von 2 $ pro Tag.

Solche Bestimmungen mögen durchaus angebracht sein, falls sie den Verkehr wirklich schneller fließen ließen. Aber die Münze hat zwei Seiten. Man muß die betrübliche Feststellung machen, daß die Fahrzeuge von Ärzten, Diplomaten, Stadtbeamten, Bürgern mit „gewissen" Beziehungen und schließlich auch der Wagen Ihres Berichterstatters, der einen „PRESS"-Ausweis trägt, von der Polizei einfach übersehen werden. Wie jeder weiß, kann auch nur ein einziger in einer engen Straße geparkter Wagen einen Engpaß verursachen. Aus diesen Gründen ist die Verkehrsregelung in den großen Städten besonders morsch.

Der moderne amerikanische Wagen kann sein Tempo von 0 auf 90 km/h in etwa 10 bis 12 Sekunden beschleunigen, also etwa 2½ mal so schnell, als ein europäischer Mittelwagen. Manche der außenliegenden breiten Boulevards und Expreß- und Parkways geben dem Autoraser beste Gelegenheit, loszupreschen. Aber schon lauert die Polizei mit Radar-Fallen, deren es über 3000 gibt, oder in allen erdenklichen Fahrzeugen.

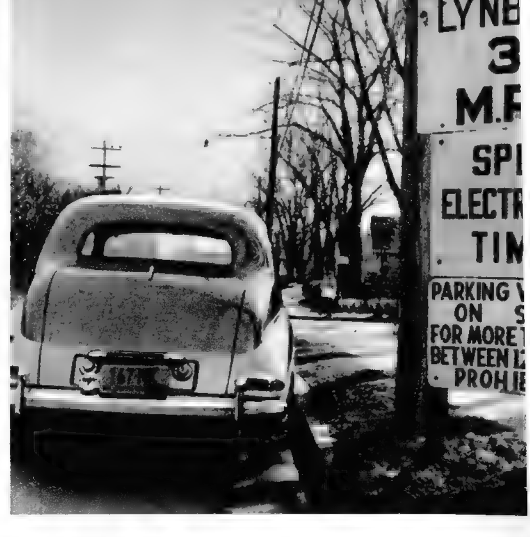
Jagd durch Flugzeuge

Auch Helicopter werden, wie bereits erwähnt, eingesetzt. Polizisten in diesen Flugzeugen berechnen die Geschwindigkeit eines Wagens mittels zwei weißer Linien, die, eine halbe Meile voneinander entfernt, die Straße überqueren. Im Helicopter ist ein Apparat, der die Geschwindigkeit, mit der das betreffende Auto von der einen Linie zur anderen rast, festhält. Das Flugzeug überholt den Wagen und landet einige hundert Meter vor ihm nahe der Straße oder sogar auf der Straße.

Staaten, die auf offenen Landstraßen mäßige Geschwindigkeitsgrenzen vorsehen, sind nicht immer unter denen mit den niedrigsten Unfallziffern. New York mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 Meilen pro Stunde, Michigan (65), California (55) und Illinois (65) beweisen dies. Ein bekannter Verkehrsexperte versicherte mir kürzlich, daß seiner Ansicht nach Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Turnpikes (Autobahnen) oder Highways mit mehrbahnigem Verkehr in einer Richtung entgegengesetzte Resultate haben. Seine Begründung ist, daß ein Turnpike, der z. B. 110 km/h zuläßt, auch den Fahrer, der einen mittelstarken Wagen fährt und selbst wenig routiniert ist, zur Höchstgeschwindigkeit verleitet. Damit behindert er andere Fahrzeuge, die mit weit mehr als 110 km/h in völliger Sicherheit fahren können. (Das ist die gleiche Beobachtung, wie auf deutschen Autobahnabschnitten mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung.) Bei dieser Feststellung soll nicht unerwähnt bleiben, daß unter den 57 Millionen zugelassenen Personenwagen in den USA 36 Millionen zehn Jahre und älter sind.

Die psychologischen Ursachen

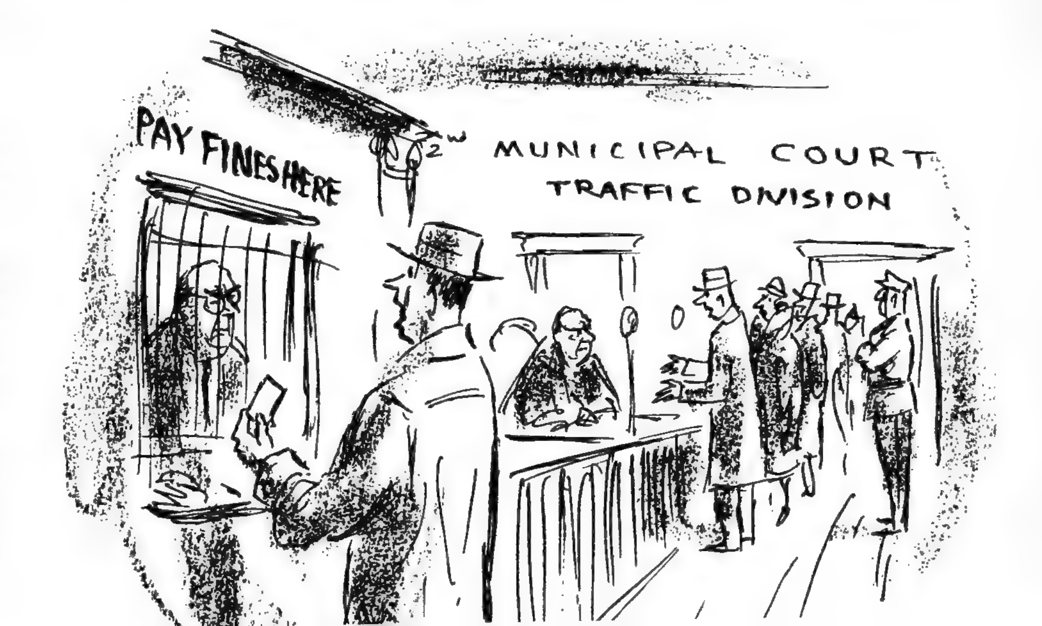
Verschiedene Universitäten, u. a. die Cornell und Columbia Universität, haben in den letzten Jahren große Anstrengungen gemacht, die physischen wie auch psychologischen Faktoren, die bei Unglücksfällen eine Rolle gespielt haben, zu analysieren. Über die beisteuernden, physischen Elemente wurde im Detail bereits im Aufsatz „Sicherstes Auto der Welt" (ADAC-Motorwelt, März 1958) berichtet. Die folgenden psychologischen Faktoren, die mir von Dr. James Malfetti, Direktor des Safety Education Institute, Columbia University, für diesen Aufsatz gegeben wurden, sind nicht weniger interessant, als die seinerzeit von der Cornell University vorgelegten.



Bei Geschwindigkeitskontrollen ist die amerikanische Polizei fairer als in Europa, besonders in Deutschland. Es werden keine speziellen Autofallen errichtet, sondern die Zone der Geschwindigkeitskontrolle, an der hier der Wagen unseres New Yorker Korrespondenten hält, ist deutlich markiert.

1. Die Hauptursache von Verkehrsunfällen und Vergehen liegt mehr in der sozialen Einstellung des betreffenden Fahrers und in seiner Einstellung zur gegebenen Verkehrssituation, als in irgendwelchen geistigen Mängeln, die seine Fahrkunst beeinträchtigen könnten, oder seinem unzureichenden Wissen der Verkehrsvorschriften.
2. Ein bedeutender Prozentsatz von Leuten, die wiederholt in Unglücksfälle oder Verkehrsvergehen verwickelt wurden, hat ein schlechtes Reaktionsvermögen.
3. Chronische Verkehrssünder haben ähnliche persönliche und soziale Charakteristika wie kriminelle Elemente, jedoch in schwächerem Grad.

Unter Zugrundelegung dieser Beobachtungen führten bereits einige große Verkehrsgerichte Trainingsprogramme ein, die darauf abzielen, Verkehrssünder, die sich eine Reihe von kleineren Verstößen zuschulden kommen ließen, umzuerziehen. Soweit ich ausfindig machen



Die Verfahren gegen ertappte Verkehrssünder werden in den USA ganz unbürokratisch abgewickelt. Der festgestellte Autofahrer wird sofort dem Richter vorgeführt, nebenan ist gleich die Kasse. Während der moderne Amerikaner viel mit seiner Kreditkarte bezahlt, muß man beim Verkehrsgericht immer nur bar berappen.

konnte, ist der Erfolg dieser Programme nicht aufregend. Dennoch sollen sie hier erwähnt werden, um zu veranschaulichen, daß man privat wie auch offiziell alles unternimmt, um die traurige Situation zu verbessern.

Junge Fahrer zahlen mehr

Alle Fahrregeln haben wenig Wert, wenn der einzelne Fahrer sie entweder nicht weiß oder sie ignoriert, wenn sich eine Gelegenheit bietet. Der amerikanische Mittelschüler kann das Autofahren kostenlos in der Schule lernen. Dieses Erziehungssystem macht gute Fortschritte. Zweifelsohne hat es dazu beigetragen, Unfälle zu vermindern. Aber trotzdem werden die meisten Unfälle immer noch von männlichen Fahrern in der Altersklasse 20 bis 30 Jahre verursacht. Darunter sind teilweise Fahrer, die während der Schul- oder Studienzeit das Fahren gelernt haben. Der Durchschnitts-Amerikaner lernt das Autofahren von Freunden oder Familienmitgliedern und übernimmt dabei auch deren Fehler. Auf Grund ihrer Erfahrungen haben Versicherungsgesellschaften eine sehr pessimistische Ansicht über den jugendlichen Fahrer. Daher muß jeder männliche Motorist unter 25 Jahren eine besonders hohe Versicherungsprämie bezahlen, die, je nach dem Staat und auch dem Gebiet innerhalb eines Staates, von 50% bis 100% über der Normalprämie liegt. Eine jährliche Versicherungsprämie von etwa 200 $ (in New York) hält wohl manche Eltern davon ab, ihren 16jährigen Sprößlingen einen Wagen zu geben oder den Familienwagen benutzen zu lassen. Die letztjährige Übersicht über Autoversicherungen zeigt, daß über 125 Millionen $ an Prämien für jugendliche Fahrer eingenommen wurden.

Der amerikanische Autofahrer, besonders der Fahrer, der in der Großstadt seinen Verdienst findet, ist dauernd unter Druck und daher entsprechend nervös. Er ist ein Mitglied des „Rattenrennens", wie man die Verkehrssituation in New York bezeichnet. Um in der Jagd nach dem Verdienst möglichst an der Spitze zu bleiben, nimmt der Autofahrer jeden Vorteil wahr, den er rechtlich oder unrechtlich herausschinden kann. Dies äußert sich nicht selten in einer völligen Gleichgültigkeit gegenüber dem anderen Fahrer und seiner Rechte. Aber gegenüber Fußgängern bleibt der amerikanische Autofahrer relativ höflich und vorsichtig.

Taschentuch als Notsignal

Der Verkehr auf einer mehrbahnigen Straße kann z. B. so dicht und schnell fließen, daß bei einem Zusammenstoß ein halbes Dutzend und mehr Fahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen werden, weil viele Fahrer entweder nicht ausweichen wollen oder in zu kurzem Abstand hintereinander fahren. Eine Panne auf einem verkehrsreichen Highway oder Turnpike in den östlichen Staaten zu haben, ist kein Spaß. Man wird wahrscheinlich nur dann Hilfe bekommen, wenn ein Polizeiwagen anhält. Ein Taschentuch an der Antenne oder um die Türklinke gewickelt, ist das Notsignal. Straßenpatrouillen, wie die ADAC-Straßenwacht, gibt es in den USA leider nicht. Aber die AAC- (American Automobile Club) Hilfswagen sind infolge Radioverbindung schnell zur Stelle, falls man die Zentrale telefonisch erreichen kann oder ein Telefon im Wagen hat.

Auf weiten und einsamen Strecken des Westens, wo man nur alle 150 Kilometer eine kleine Siedlung antrifft und man 800 Kilometer an einem Tag fahren kann, ist die Situation anders. Dort helfen sich Autofahrer gegenseitig aus, denn sie sind aufeinander angewiesen. Je näher man aber nach dem dichtbevölkerten Osten fährt, um so abweisender und argwöhnischer werden die Straßenkollegen. Der Prozentsatz der Hilfsbereiten in der New Yorker Gegend ist winzig, es sei denn, eine hübsche Blondine gerät in Bedrängnis.



„In so getarnten Polizeiautos uns zu jagen, ist unfair", sagen die Verkehrssünder in den USA. In der Tat kennzeichnet nichts den Edsel-Ford-Stationswagen als Polizeiauto. Die Polizisten fahren ohne typische Kopfbedeckung; sie setzen die Kappe aber auf, wenn sie ihr großes Hand-Stoplicht mit der Aufschrift „STOP-POLICE" zeigen, um Verkehrssünder anzuhalten.

KLEINER REISERAT

Das »Weiße Kreuz« in Santa Maria

Gesetzt den Fall, Sie kennen das Stilfser Joch noch nicht, Europas zweithöchsten Paß, der sich in 86 Kehren von Gomagoi nach Bormio windet und auf 24 km Strecke 1800 m Höhenunterschied bewältigt, dann sollten Sie sich das vormerken. Wer einmal da war, ist stets versucht, auf dem Weg nach dem Süden das Stilfser Joch mitzunehmen!

Nehmen wir an, Sie sind in Ihren offiziellen oder rasch improvisierten Ferien kein Freund jener Mammut-Hotelpaläste, wie wir sie auf dem Weg durch die Schweiz zum Passo di Stelvio überall finden, dann haben wir für Sie einen prächtigen Tip bereit. Da sich Pässe bekanntlich am frühen Morgen am besten fahren lassen, weil die Mittagsglut nicht zusätzlich auf der Motorhaube lastet, machen Sie kurz nach der Fahrt durch den Schweizer Nationalpark mit seinem Urweltcharakter Station, und zwar in dem kleinen Ort mit dem klingenden Namen Santa Maria im Münstertal.

Angenommen, Sie sind auf keine Pension mit allem Komfort versessen, sondern möchten einmal in einem richtigen alten Gasthaus Ursprünglichkeit und wirklicher Gemütlichkeit begegnen, dann gehen Sie ins „Weiße Kreuz". Im Bündner Land ißt man übrigens vortrefflich, und außer verschiedenen Münstertaler Spezialitäten gibt es einen vorzüglichen Kräuterbitter, der das volle Aroma der Bergpflanzen auf der Zunge spüren läßt. Statt nüchterner Zentralheizungsrippen gibt es noch alte Kachelöfen und statt konfektionierter Allerweltstapeten holzgetäfelte Wände mit schöner Maserung. Man kommt mit dem Wirt und den Einheimischen am Abend leicht ins Gespräch und man spürt schon nach wenigen Sätzen, wie hier alles einfacher und ohne das hektische Treibhausklima versnobter Touristen unverfälscht ist. Die Menschen sind von altem Schrot und Korn und es gibt prächtige Köpfe darunter.

Um alle Bedenken vorzubeugen, sei am Rande vermerkt, daß der Berichtende mit dem Wirt weder verschwägert noch sonstwie liiert ist. Er war ein Fremder wie alle anderen, dem es aber so gut gefallen hat, daß er bei jeder passenden Gelegenheit wieder vorbeikommt. Zum Schluß daher eine kleine, allzu verständliche Bitte: Wenn es Ihnen gefallen hat, so behalten Sie es am besten für sich – es wäre schade, wenn dieses Idyll verlorenginge!

Dr. Seifert

Der gute Tip

IM PFAFFENWINKEL

Vor den Gipfeln und Graten des Ammergebirges breitet sich eine der künstlerisch reizvollsten deutschen Landschaften aus, die sich abwechslungsreich zwischen den Bundesstraßen 17 Augsburg–Landsberg–Füssen und der B 2 München–Weilheim–Oberau (Garmisch/Partenkirchen) weit in das bayerische Unterland bis zur Pollinger Stiftskirche bei Weilheim und der inmitten des Barockglanzes als einzigen Kunstzeugen aus dem Ernst romanischer Lebensform gestalteten Basilika von Altenstadt bei Schongau hinzieht. In diesem Raum mit prachtvollen Klöstern und herrlichen Barockbauwerken, der faszinierend vom Hochplateau des Peißenbergs bei Peiting zu überschauen ist, findet der rastlose Mensch unserer Tage in stiller Andacht der Gotteshäuser von Andechs und Dießen im Ammerseegebiet, Rottenbuch, Steingaden, Ettal und der Wies Gedanken zur Ewigkeit. Im zeitigen Frühjahr, wenn auf den Bergen noch meterhoch der Schnee sich türmt, aber auf den Wiesen des Voralpenlandes schon neugierig die Krokusse aus der jungen Erde herausspitzen, sollte man dieses Land, das die Einheimischen den Pfaffenwinkel nennen, aufsuchen.

Für den Automobilisten sind mehrere Tourenvarianten möglich. Ab München oder Landsberg auf der erneuerten B 12 kommend, lohnt sich von Stegen aus eine Ammersee-Rundfahrt. In Dießen begeistert die von Münchens bedeutendem Stadtbaumeister Michael Fischer 1739 geschaffene Barockkirche und oberhalb Herrsching das Benediktinerkloster Andechs mit seinen kunstvollen Kleinodien. Glücklichstes Erlebnis des Pfaffenwinkels aber ist die Wies, jene eigenartigste und geistreichste Schöpfung des bayerischen Barocks mit wundervollen Deckengemälden, bezaubernden Stukkaturen und von einer unbeschreiblichen Helle und Weite des Raumes beseelt. Lassen Sie ruhig den Wagen in Steingaden stehen. Der Weg zu dem eine knappe Stunde entfernten Prachtbau des großen Dominikus Zimmermann, dem Schöpfer mehrerer eindrucksvoller Gotteshäuser in Bayern und im oberschwäbischen Pfaffenwinkel Württembergs um Ravensburg, Weingarten, Schussenried, ist Vorbereitung und Herzensläuterung zugleich, um die Symphonie der Farben auf sich wirken lassen zu können. Natürlich bringt den Wandermüden auch der Wagen bis zum Tor der Kirche.

Von der Wies führt die Straße zurück zur Verbindungslinie Füssen–Steingaden–Echelsbacher Brücke, wo die romantische Straße hinauf nach Würzburg weist. Nach Süden lenkt sie in das sich für die Passionsspiele 1960 emsig rüstende Oberammergau und nach Ettal, dessen im Jahre 1330 gegründete bekannte Benediktinerabtei von einer mächtigen Kirche gekrönt ist. Hier sollte auch die Möglichkeit zu einem kurzen Abstecher nach Schloß Linderhof, dem verlockenden Rokokobau des Bayern-Königs Ludwig II. mit anmutigen Gartenanlagen, nicht versäumt werden.

H. B.



Mit zu den imposantesten Bauwerken im Pfaffenwinkel zählt die im Jahre 1330 gegründete Benediktinerabtei in Ettal. Foto: Blumenthal

INTERESSIERT SIE, DASS . . .

. . . der Flughafen Frankfurt/Main in diesem Monat als erster deutscher Flughafen in den planmäßigen Luftverkehr mit Düsenflugzeugen einbezogen wird? Die Startstrecke wird auf 3900 Meter verlängert, so daß dann der Frankfurter Flughafen die längste und modernste Piste in Europa besitzt.

. . . die direkte Seeverbindung von Travemünde nach Kopenhagen und Hälsingborg am 2. Juni 1959 wieder aufgenommen wird? Das Schiff verkehrt nordwärts am Dienstag, Donnerstag und Samstag, und südwärts am Mittwoch, Freitag und Sonntag. Es kann auch 30 Kraftwagen befördern. Für den Pkw-Transport wurde in der kommenden Saison eine tarifliche Vergünstigung geschaffen.

. . . die Oberammergauer Passionsspiele im nächsten Jahr vom 19. Mai bis 25. September stattfinden? Im Mai sind vier, im Juni elf, im Juli/August je dreizehn und im September zehn Spiele vorgesehen.

. . . in Brüssel neben dem Zentralbahnhof ein großer unterirdischer Parkplatz mit drei Stockwerken für 1000 Wagen errichtet wurde?

. . . in Oberwesel am Rhein eine neue Umgehungsstraße dem Verkehr übergeben wurde? Dadurch ist für Oberwesel der Durchgangsverkehr auf der stark befahrenen linken Rheinuferstraße Koblenz — Mainz abgeleitet worden.

. . . auf der Eisenbahnstrecke Paris — Avignon ab 1. Juni 1959 ein Auto-Reisezug mit Wagenbeförderung verkehrt? Mit dem Zug, der Paris Gare-de-Lyon um 22.15 Uhr verläßt und um 8.30 Uhr in Avignon ankommt, können 110 Kraftwagen transportiert werden.

. . . zwischen 28. April und 29. September von Travemünde—Lübeck nach Helsinki eine Schiffsverbindung besteht?

. . . in der Schweiz die beliebten Ski-Hochtouren-Wochen bereits begonnen haben? Die Walliser Tourenwochen werden von Saas Fee aus bis zum 25. Mai durchgeführt und führen u. a. in das Monte Rosa- und Britania-Gebiet. Tourenwochen in die Silvretta, Bernina, in die Ortlergruppe, sowie Ötztaler und Stubaier Alpen werden von Klosters aus bis 24. Mai unternommen.

. . . im Bleniotal im schweizerischen Kanton Tessin ein neuer, 1490 Meter langer Straßentunnel in Betrieb genommen worden ist? Der längste Straßentunnel der Schweiz wurde mit einer automatischen Ventilation, die selbständig nach dem Gehalt an Abgasen arbeitet, ausgestattet.



Der große Augenblick für den jungen Münchner Heinrich Malz (links), er setzt in der Kurve zur erfolgreichen Überholung von Sepp Greger (rechts) an.

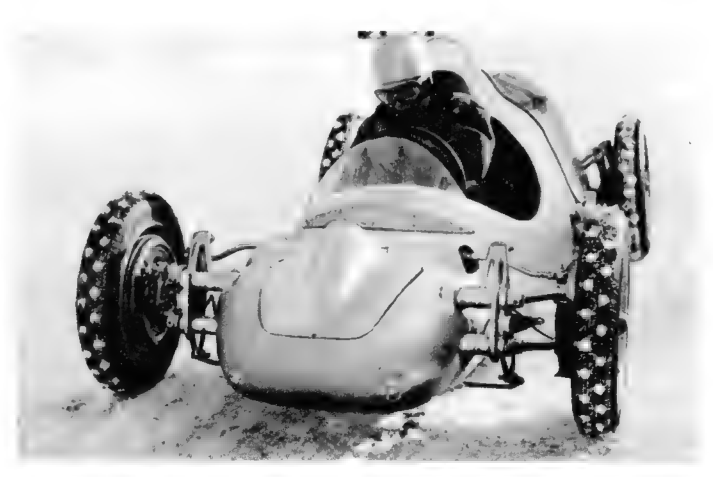
Rennen auf gefrorenen Seen sind nicht neu; sie waren in den zwanziger Jahren auch bei uns die große Attraktion. Man denke nur an die großen Veranstaltungen auf dem Eibsee bei Garmisch, die leider in Vergessenheit geraten sind. Dabei sind Eisrennen optisch sehr wirkungsvoll – die Zuschauer haben einen Überblick über die gesamte Strecke – und ungefährlich, weil der Sicherheitsabstand zur Bahn sehr groß ist und die Fahrzeuge über ein gewisses Tempo nicht hinauskommen. In Zell am See in Österreich sind die Eisrennen heute noch sehr populär. Das ist nicht zuletzt ein Verdienst der rührigen Sektion Zell am See des Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Clubs. Hier sind mit dem Verantwortlichen für die Gesamtleitung, Herrn Josef Moser, an der Spitze zahlreiche Idealisten am Werk, die in jedem Jahr mit Motorrädern, normalen Tourenwagen und schnellen Rennwagen Eisrennen musterhaft organisieren, die dem Gedächtnis von Professor Dr. h. c. Porsche gewidmet sind.

Die diesjährige Veranstaltung war wieder ein großer Erfolg. Bei schönstem Wetter gab es auf der ovalen Rennstrecke – eine Runde 1250 Meter lang – spannende Rennen. Der Held des Tages war der einarmige Innsbrucker Otto Mathé. Eisrennen erfordern eine besondere Technik. Es ist unwahrscheinlich, wie meisterhaft der heute 52jährige Mathé mit einem Arm – den anderen verlor er vor Jahren bei Sandbahnrennen – seinen Porsche-Rennwagen auf Spikes bewehrten Reifen über das Eisparkett lenkte. Weder Richard von Frankenberg, noch das „beste Pferd im Porsche-Stall", der Public-Relations-Chef und Rennfahrer Huschke von Hanstein, hatten eine Chance gegen Mathé. So blieb Mathé Doppelsieger. Der zweite Doppelsieger des Tages war der Münchner Carrera-Fahrer Sepp Greger, der einmal auf einem VW ein Wagen-Skikjöring gewann und dann auf seinem Carrera in der Gran-Turismo-Klasse über 1300 ccm vor Ludwig Blendl, München, siegte. Als dritter Doppelsieger des Tages empfahl sich – zu beachten in Zukunft – der junge Münchner Heinrich Malz. In der Gran-Turismo-Klasse bis 1300 ccm gab er nach einem erregenden Duell Sepp Greger das Nachsehen, und bei den Sportwagen bis 1100 ccm steuerte er seinen DKW Monza zum zweiten Sieg.

Die Sieger der Motorrad-Eisrennen waren in der Klasse bis 250 ccm Franz Albert, Wörgl, auf MV Agusta, bis 350 ccm Reinhard Wahrstätter, Hallein, auf BSA, über 500 ccm Fritz Albert, Grainbach/Obb., auf BMW 750, Motorrad mit Beiwagen, der alte unverwüstliche Josef Walla auf einer Jap 500. Die schnellste Runde des Tages fuhr Fritz Albert auf seiner BMW 750 ccm mit einem Schnitt von 100 km/h.

Im nächsten Jahr wird der Veranstalter das Eisrennen international ausschreiben. Das muß er unbedingt tun, denn für einen Erfolg sind alle Voraussetzungen in dem beliebten Wintersportort Zell am See gegeben.

W. W.



Das ist der einarmige Eiskönig Otto Mathé auf seinem Porsche-Spezialrennwagen. Die Reifen sind, um auf der Eisfläche zu haften, mit Stahlspitzen bestückt. Fotos: Woda

ADAC-1000-km-Rennen wieder erstklassig besetzt

Das V. ADAC-1000-km-Rennen findet am 7. Juni wieder auf dem Nürburgring statt. Es ist der dritte Lauf zur Weltmeisterschaft der Sportwagenmarken. Der Start erfolgt um neun Uhr. Gegenüber dem Vorjahre ist der Ablauf dieser größten deutschen Motorsport-Veranstaltung unverändert geblieben. Die Renndistanz ist 44 Runden der Nordschleife gleich 1004 Kilometer. Das Rennen wird diesmal abgewunken, sobald der absolute Sieger die Ziellinie passiert hat. In diesem Jahre haben beim 1000-km-Rennen auch die kleinen Sportwagen eine Chance. Preise für Klassensieger sind vorbehalten den Rennsportwagen bis 750 ccm, 1,1, 1,5, zwei und drei Litern. Ferner sind startberechtigt Gran-Turismo-Wagen von 750 ccm, 1,3, bis und über 1,6 Liter.

An Fabrikteams starten Ferrari, Porsche und Jaguar (vertreten durch die Ecurie Ecosse) und Stanguellini. Erwartet werden ferner Aston-Martin, Maserati, Cooper, Lotus und Osca mit namhaften Fahrern. Unter ihnen ragt der Franzose Jean Behra hervor. Gerechnet wird aber auch mit dem Start der Belgier Paul Frère und Olivier Gendebien, der Engländer John Lawrence, Jack Fairman, Ninian Sanderson, Ronald Flockhart, Cliff Allison und Tony Brooks, die Amerikaner Phil Hill und Dan Gurney, die Italiener Lippi, Siracusa, Bartoglio, Cecchini und Tedeschi sowie mit dem Argentinier Alexander de Tomaso und seiner Frau Isabelle Haskell.

Die Porsche-Mannschaft besteht aus dem Schweden Joakim Bonnier, dem holländischen Grafen de Beaufort, dem Italiener Umberto Maglioli sowie aus Edgar Barth, Graf Trips, Richard v. Frankenberg und Herbert Linge. Unter den Porsche-Fahrern auf Gran-Turismo-Wagen sind Paul-Ernst Strähle, Hans-Joachim Walter, Josef Greger, Fritz Hahnl und Helmut Zick Favoriten.

Die zahlreichen Anfragen aller Art nach dem 1000-km-Rennen lassen erkennen, daß das Rennen auch in diesem Jahre wieder ein guter Erfolg für Aktive und Publikum werden wird.

St. Wendel bringt Saisonauftakt

„St. Wendel ist eine Reise wert", erklärten einstimmig alle Motorsportfreunde aus der Bundesrepublik, die in den letzten Jahren Zeugen der kampfreichen Rundstreckenrennen auf dem saarländischen Berg- und Talkurs waren. Denn in dieser über 600 Jahre alten Stadt lebt eine Gemeinschaft von Idealisten, denen der Motorradrennsport Herzenssache ist.

Seit sechs Jahren ist dieses Rennen, dessen Streckenführung größtenteils durch die Kreisstadt an der oberen Blies verläuft, dank den unentwegten Bemühungen der einheimischen ADAC-Ortsgruppe mit dessen Vorsitzendem August Balthasar als Promotor und dank der Aufgeschlossenheit des zuständigen Landrats Dr. Schütz immer bedeutungsvoller geworden: 1954 gab die FIM-Sportkommission ihm den Titel eines „Großen Preises", 1957 rollte die Veranstaltung zum erstenmal unter der Flagge des ADAC ab, und seit dem vergangenen Jahr zählt das St. Wendeler Rennen als erster Lauf zur Deutschen Motorrad-Straßenmeisterschaft!

Zufolge seines frühzeitigen Termins bringt auch der diesjährige „Internationale Preis des Saarlands", der nun am 3. Mai seine 7. Wiederholung erlebt, seiner bisherigen Tradition gemäß wieder die besten Privatfahrer aus aller Welt zum ersten Kräftemessen am Beginn einer neuen Saison an den Start. Bereits Mitte Februar, also noch bevor die offizielle Ausschreibung erschienen war, lagen in St. Wendel weit über 100 Startbewerbungen, vor allem auch aus England, Australien, Italien, Frankreich, Schweden, Belgien und der Schweiz vor! Alle diese Aktiven wissen nämlich, daß die kurvenreiche, rund 3,8 km lange Berg- und Talstrecke viel mehr ein Fahrer-, als ein Maschinen- und Motorenkurs ist. Bewußt hat deshalb auch der MSC St. Wendel darauf verzichtet, irgendeinen Abschnitt umzubauen oder womöglich nur um der Sensation neuer Rekordzeiten willen „schneller" zu machen. Seine Ansicht, daß nicht eine wirklich schwierige Rennstrecke, wie die von St. Wendel, gefahrvoll ist, sondern nur jene Pisten, die durch immer neue Korrekturen, Begradigungen oder gar Kurvenüberhöhungen zu fast unkontrollierbaren Geschwindigkeiten verführen, hat sich ja auch bei allen bisherigen Rennen bestätigt, bei denen Stürze schlimmstenfalls einen Schulterblatt- oder Beinbruch zur Folge hatten!

Genauso wie die Strecke also für den diesjährigen Saisonauftakt keinerlei Veränderungen erfährt, so daß erneute Verbesserungen der bestehenden Distanz- und Rundenrekorde, die nachstehend gesondert aufgeführt sind, ausschließlich auf das Konto der Fahrkunst und eine weitere maschinelle Leistungssteigerung zu buchen wären, ebenso wird auch das bisherige bewährte Veranstaltungsprogramm strikt beibehalten. Beim Samstagtraining am 2. Mai wurden die Rundenschnellsten als definitive Renn-

teilnehmer ermittelt. Die eigentlichen Rennen mit jeweils etwa 25 Solisten und einem Dutzend Gespannfahrern beginnen Sonntag vormittag 11 Uhr. Die Achtellitermaschinen haben wie bisher 20, die 250-ccm-Maschinen und die Dreiradfahrzeuge je 25, die 350-ccm-Maschinen 30 und die Halblitermaschinen 35 Runden zu absolvieren, so daß die Veranstaltung kurz nach 17 Uhr beendet sein wird.

Dieser Zeitplan macht es nicht nur den benachbarten Pfälzern, sondern auch vielen entfernter vom Saarland Beheimateten ohne weiteres möglich, sich dieses „Rennen echter Enthusiasten" anzusehen. Denn wer diesmal zur Saisonpremiere nach St. Wendel fährt, braucht keine Zollgrenze mehr zu passieren, benötigt also weder für sich noch für sein Fahrzeug Grenzpapiere! *Alebü*

Die derzeitigen Strecken- und Rundenrekorde

125 ccm (20 Rd. = 75,76 km): L. Taveri-Schweiz (Ducati), 107,6 km/h (1958); schnellste Runde: E. Degner-Zschopau (MZ), 2.03,7 = 110,2 km/h (1958).

250 ccm (25 Rd. = 94,7 km): D. Falk-Freudenberg (Adler), 110,0 km/h (1958); schnellste Runde: E. Hinton-Australien (NSU), 1.56,6 = 116,95 km/h (1958).

350 ccm (30 Rd. = 113,64 km): J. Hempleman-Neuseeland (Norton), 113,6 (1958); schnellste Runde: T. Phillis-Australien (Norton), 1.56,9 = 116,65 km/h (1958).

500 ccm (35 Rd. = 132,58 km): E. Hinton-Australien (Norton), 118,8 km/h (1957); schnellste Runde: H. Hinton-Australien (Norton), 1.51,9 = 121,87 km/h (1958).

Dreiradfahrzeuge 500 ccm (25 Rd. = 94,7 km): Schneider/Strauß-Weidenau (BMW), 107,1 km/h (1958); schnellste Runde: Schneider/Strauß-Weidenau (BMW), 2.04,7 = 109,36 km/h (1958).

Deutschland-Rallye 1959

Das Verfahren der Austragung des deutschen Laufes zur Europa-Rallye-Meisterschaft hat sich bewährt: Auch diesmal führen wieder AvD und ADAC gemeinsam diesen wichtigen Langstreckenwettbewerb durch. Im Vorjahre erwarb er sich manche Freunde im Ausland durch seine interessante Strecke in Frankreich. Diesmal wird die Rallye am 13. Mai in Stuttgart gestartet und führt südlich in das Allgäu, danach über St. Moritz, Monza, Turin, Sestriere, Briançon nach Bedoin. Dann führt die Route nordwärts zurück über St. Jean, Lyon, in das Elsaß, schließlich über Freiburg nach dem Ziel Baden-Baden (Ankunft 16. Mai).

Sonderprüfungen finden auf der Solitude, in Monza, auf dem Mont Ventoux und dem Schauinsland statt. Ferner wird es Spezialetappen geben, mit unterschiedlichen Sollzeiten je nach Fahrzeugkategorie. Die Gesamtstrecke beträgt etwa 2400 km. Wertvolle Preise sind für die Sieger aller Kategorien ausgesetzt.

Neuer Rekord Kapstadt – Algier

Der französische Oberst und Chef der Militärsportvereinigungen in Frankreich, Henri Debrus, griff in der Zeit des Jahreswechsels den Rekord Kapstadt–Algier an. Schon vor Jahresfrist hatte er mit einer Kolonne von drei Renault „Frégate" eine Fahrt vom Nordkap zum Kap der Guten Hoffnung unternommen und sie in 16 Tagen 5 Stunden 43 Minuten bewältigt. Diesmal startete er mit einem einzigen, normalen „Frégate" und zwei Begleitern in Kapstadt. Die Strecke von 14 400 km bis Algier fuhr er in 8 Tagen einer Stunde 18 Minuten und 15 Sekunden. Er überbot damit den Rekord von Crespin/Heurteaux auf Delahaye von 1953. Von Algier aus brachte ein Militärtransporter die Equipe nach Istres, von wo aus die Fahrt über Lyon, Belfort, Straßburg, Hamburg, Kopenhagen, Stockholm, Sundsval nach Karasjok weiterging.

Hier die Entwicklung des Rekordes Kapstadt – Algier:

1948 R. H. Sleigh/P. S. Jopling, GB, Chevrolet-Lkw
24 Tage 20 Std.

1949 R. H. Sleigh/P. S. Jopling, GB, Austin A 70
20 Tage 23: 5 Std.

1950/51 André Mercier/Charles de Cortanze, F, Peugeot 203 C
16 Tage 10:25 Std.

1951 Henri Berney/Henry Loos, CH/B, Ford V 8
13 Tage 15:45 Std.

1952 Paolo Butti/Domenico Racca, I, Fiat Campagnola
11 Tage 4:54 Std.

1953 Jean Heurteaux/Marceau Crespin, F, Delahaye 235
10 Tage 5:50 Std.

1958/59 Henri Debrus/Robert Meunier/Robert Clausse, F,
8 Tage 1:18,15 Std.

SPORT IN KÜRZE

Die kanadische Winter-Rallye über 2400 Kilometer gewannen die Amerikaner Trotter / Burns auf Saab 93 B vor einem Fiat und einem Ford Anglia. Die Europameisterinnen Pat Moss / Ann Wisdom gewannen ex aequo mit Alice Fergusson den Damenpokal.

•

Der „Fliegende Zahnarzt" aus Kingston, Tony Brooks, hat für diese Saison einen Vertrag mit Ferrari abgeschlossen. Damit fährt der 26jährige Engländer zum ersten Male in seiner Laufbahn einen nichtenglischen Wagen.

Der Australier Harry Hinton erhält in diesem Jahr MZ-Werksmaschinen. Er fährt im April nach Zschopau und debutiert in Halle / Saale. Sein Bruder Eric bleibt in diesem Jahr dagegen in Australien.

*

Auf Wunsch seines Spitzenfahrers Emilio Mendogni schickt Alfonso Morini seine schnellen 125-ccm-Maschinen zur Weltmeisterschaft. Allerdings will Morini nur in vier Großen Preisen, nämlich in Belgien, Schweden, Frankreich und Italien, starten. Als Fahrer sind außer Mendogni noch Giampiero Zubani, Walter Tassinari und unter Umständen auch Mike Hailwood vorgesehen.

*

Moto Cross-Weltmeister René Baeten, Belgien, erhielt Angebote von Mondial und Mi-Val, ihre Maschinen in der Europameisterschaft (250 ccm) des Moto Cross zu fahren.

*

Glück im Unglück hatte der bekannte Röthenbacher BMW-Fahrer Loni Neussner, als in seiner Werkstätte ein Brand ausbrach. Es verbrannte fast das gesamte Rennmaterial und die Ehrenpreise, das BMW-Gespann blieb jedoch erhalten.

*

Weltmeister Walter Schneider wird seinen Titel auf BMW in dieser Saison verteidigen.

*

Zum ersten Male starten in der Tourist Trophy japanische Rennmaschinen. Es handelt sich dabei um 125-ccm-Viertakter der Marke Honda.

*

Die VIII. Rallye des Routes du Nord gewann die französische Mannschaft Raymond Quilico / Raphael Michot auf Auto Union 1000.

*

Bei den ersten Versuchsfahrten im neuen Autodrom von Dayton Beach / USA fuhr ein Pontiac eine Runde mit 226,2 km/h.

*

Carlo Abarth wird seine 750-ccm-Wagen stärker bei den Weltmeisterschaftsläufen der Sportwagen einsetzen. Als Fahrer sind seine bekannten Rekordpiloten Alfonso Thiele, Mario Poltonieri, Remo Cattini und Lanzo Cussini vorgesehen.

*

Der Turiner Gino Munaron wurde von Rob Walker eingeladen, einen seiner Formel-2-Wagen zu fahren. Die Formel-1-Cooper von Walker steuern Stirling Moss und Maurice Trintignant.

*

Stirling Moss wurde nun auch Pelztierzüchter. Er kaufte in Kanada sechzig Chinchillas für seine Farm.

Nach seinen Erfolgen bei der Rallye Monte Carlo und Rallye Sestriere liegt der bekannte Münchner Langstreckenfahrer Hans Wencher in der Europa-Rallye-Meisterschaft mit 11 Punkten wieder gut im Rennen an vierter Stelle.

*

England, Italien und die USA einigten sich in London auf eine interkontinentale Rennformel mit 3,8 Liter Hubraum. Jährlich sollen sechs Rennen nach dieser Formel gefahren werden, und zwar jeweils drei in Europa und USA. Fest beschlossen sind schon Rennen in Silverstone, Monza und Indianapolis.

*

Die Norton-Maschinen mit weiter entwickelten Motoren des Werkes fahren Gary Hocking und Terence Shepherd. Sie werden von dem Norton-Vertreter Reg Dearden betreut.

*

Die Zweirad-Union AG, die wirtschaftliche Vereinigung der weltbekannten Marken Victoria, DKW, Expreß, bleibt, wie Direktor Hans Richter mitteilt, dem Motorradsport treu. Für die Werksmannschaft wurde der dreifache Deutsche Moto Cross-Meister Herbert Ott verpflichtet. An der deutschen Geländemeisterschaft beteiligt sich die Zweirad-Union mit einem Team, bestehend aus den Fahrern Klingenschmidt, Sensburg, Abt und Seitz. Nach Genehmigung durch die OMK wird die Zweirad-Union sich mit einer Mannschaft bei der nächsten Internationalen Sechstagefahrt in der Tschechoslowakei beteiligen.

*

Hier eine Zusammenstellung der britischen Equipen für diese Saison:

BRM: Harry Schell, Joakim Bonnier, Ronald Flockhart.

Aston Martin: Roy Salvadori, Masten Gregory, Maurice Trintignant.

Cooper: Masten Gregory, Jack Brabham, Bruce McLaren.

Rob Walker: Stirling Moss, Maurice Trintignant, Gino Munaron auf Cooper-BRM und Cooper-Borgward.

High Efficiency Motors (Tom Atkins): Roy Salvadori, Jan Burgess auf Cooper-Maserati und Cooper-Climax.

British Racing Partnership: Ivor Bueb, George Wicken auf Cooper-Borgward.

Lotus Engin: Graham Hill, Innes Ireland.

*

Die ersten Junioren-Grand-Prix-Wagen für deutsche Fahrer treffen ein. Der Münchner Sepp Liebl ließ sich in ein Gordini-Fahrwerk einen selbstfrisierten 1100er Fiat-Motor einbauen und von Stanguellini eine Monoposto-Karosserie bauen. Auch der Stuttgarter Ernst Lautenschlager erhält ebenso wie Graf Berghe von Trips in Kürze seinen Junioren-Wagen.

*

In den Werkstätten von Elva bei London werden derzeit drei Rennwagen der Junioren-Formel gebaut. Als Triebwerk verwendet man Motoren des Austin A 35.

*

Der Große Motorradpreis von Schweden findet in diesem Jahr auf der Automobil-Rennstrecke bei Kristianstad statt.

*

Tom Phillis und Paddy Driver, beide auf den deutschen Rennstrecken seit dem Vorjahr gut bekannt, werden auch heuer wieder in Europa starten.

*

Den „Großen Automobil-Preis von Peru", der auf der in der Nähe von Lima gelegenen Roman Balta Rundstrecke über 1019 Kilometer führte, gewann der Amerikaner Jim Rathman auf Ford vor dem Chilenen Sergio Neder.

*

Zu einem dreifachen Erfolg kam der Engländer Mike Hailwood beim Pietermaritzburg-Straßenrennen in Südafrika.

*

Wie 1957 so wurde auch im vergangenen Jahr die Triumph-Fahrerin Annie Soisbault französische Automobilmeisterin.

*

Bereits in diesem Jahr wird in Italien eine Meisterschaft für Junior-Formelwagen bis 1100 ccm ausgetragen. Insgesamt umfaßt diese Meisterschaft zehn Veranstaltungen. Auch Frankreich führt in Albi einen Grand Prix für Junior-Formelwagen durch.

*

Der sowjetische „Charkow-6"-Rennwagen, der mit einem 2,5-Liter-Sechszylinder-Motor ausgerüstet ist und der derzeitigen Formel-I-Klasse entspricht, soll in diesem Jahr erstmals bei internationalen Grand Prix-Rennen in Europa eingesetzt werden.

Der Generaldirektor von Ducati sicherte in Bologna über 250 Vertretern seiner Firma die Fortsetzung der Sportbeteiligung zu.

*

Lance Reventlow, der Sohn von Barbara Hutton und des deutschen Grafen Curt Haugwitz, bereitet in seinen Werkstätten von Hollywood drei Formel-1-Rennwagen vor. Seine erfolgreichen Scarab-Sportwagen sind verkauft.

*

Die Firma Stanguellini in Modena hat bereits über zehn Rennwagen der Junioren-Formel nach Übersee verschifft.

*

Der Große Preis der USA für Rennwagen in Sebring ist erst im November. Zum ursprünglichen Termin im März wären nicht alle interessierten Firmen rennbereit.

*

Wie die ADAC-Motorwelt schon meldete, startet Tony Vandervell mit seinen Rennwagen nicht mehr. Die noch vorhandenen Motore werden in seinen Versuchslaboratorien verwendet.

*

Jean Behra hat seine ausgedehnten Trainingsfahrten mit Ferrari-Rennwagen in Modena fortgesetzt.

*

Moto-Cross-Weltmeister René Baeten, Belgien, wird seinen Titel in der kommenden Saison mit englischen AJS- bzw. Matchless-Motoren und auch wieder mit Dunlop-Reifen verteidigen.

*

James Ducan Hamilton zieht sich vom Automobilrennsport zurück. Der bekannte Engländer war zwölf Jahre lang auf allen europäischen Pisten zu sehen. 1957 gewann er mit Tony Rolt die 24 Stunden von Le Mans.

*

Der für 19. April vorgesehene Motorrad-Grand Prix von Spanien muß abgesagt werden, wenn die Behörden nicht auf die Vergnügungssteuer verzichten.

*

Der frühere Präsident des englischen Automobil-Clubs (RAC), Alfred Bennett, starb 85jährig in London. Er nahm schon zwischen 1903 und 1908 an Automobilrennen teil.

*

Dickie Dale wird in dieser Saison wieder eine BMW fahren und dazu einen Werksmonteur erhalten.

*

Der Australier Kenneth Kavanagh will in der kommenden Saison wieder in den Sattel steigen. Reg Dearden, der bekannte Norton-Vertreter, hat ihm Maschinen seiner Equipe angeboten.

*

Der Automobilclub von Mailand wird am 12. April in Monza ein Zwölfstundenrennen für Kleinwagen bis 500 ccm um die Alberto-Ascari-Trophäe veranstalten. Der Preis wurde von der Scuderia Ambrosiana gestiftet, der Ascari als Debütant angehörte. Bis zu 60 Wagen dürfen starten.

*

Die seit einigen Jahren vom deutschen Terminkalender gestrichenen Formel-3-Wagenrennen sollen in diesem Jahr wieder aufleben. Als Termine sind bisher vorgesehen: 26. April in Kiel, 1. Mai in Straubing, 24. Mai auf der Avus. Ferner sind noch Rennen in Hamburg-Farmsen, in Plattling und auf dem Flugplatz Faßberg bei Hamburg geplant.

Juan Galvez gewann auf Ford den argentinischen Langstrecken-Grand-Prix für Tourenwagen und benötigte für die 5491 Kilometer lange Strecke 39:50.28 Stunden.

*

Deutsche Motorsport-Termine 1959

Stand vom 4. März 1959

(Vorbehaltlich der Genehmigung durch OMK und ONS – Ohne Gewähr)

o = offen, g = geschlossen, R = Motorräder, W = Kraftwagen, res. = reserviert, i = international, nat. = national, Ro = Roller, L = Lizenzfahrer, A = Ausweisfahrer, N = Nachwuchsfahrer, T = Tourenwagen, i. = intern. eingeschränkt

Mai: **Rallies und Zuverlässigkeitsfahrten**

1. Zuverl.-Fahrt Rund um den Kohlenpott, gW, DMV, Frankfurt am Main, Kriegkstraße 45.
3. Bergprüfung Kalmit, res.W, ATMA/AvD, Frankfurt a. M., Wiesenhüttenstraße 2.
3. Zuverl.-Fahrt „Rund um die Kluterthöhle", oW, AC Altkreis Schwelm (ADAC), Ennepetal-Milspe, Kölner Straße 282, Herrn W. Buschmann.
3. Vogelsberg-Zuverl.-Fahrt, oRW, AC Lauterbach (ADAC), Herbstein/Hess., Bahnhofstraße 55.
3. Zuverl.-Fahrt „Um den Gold. Bär von Berlin", oW, Berliner AC (AvD), Berlin-Dahlem, Podbielskiallee 25.
3. Südwestfälische DMV-Zuverl.-Fahrt, oR, MSC „Freier Grund" (DMV), Neunkirchen/Krs. Siegen.

2./3. Ampergau-Zuverl.-Fahrt, oRW, MSC Fürstenfeldbruck (ADAC), Fürstenfeldbruck/Obb., Maisacher Straße 6

7. Trial Steinlach-Mössingen, g, MSC Steinlach (ADAC), Mössingen-Belsen, z. Hd. Herrn Textor.

13.–16. Intern. Deutschland-Rallye, Europameisterschaftslauf, iW, ADAC-Gesamtclub/AvD-Gesamtclub, Frankfurt a. M., Wiesenhüttenstraße 2.

10. KAC-Wertungsfahrt Nürnberg, oWA, Kölner AC (AvD), Köln, Hamburger Straße 17.
10. Zuverl.-Fahrt „Rund um Wildeshausen", oRW, ADAC-Gau Weser-Ems, Bremen, Blumenthalstraße 9.
10. Oberschwäb. Geländefahrt, oR, ADAC-Ortsclub Biberach, Biberach/Riß, Wolfental 8.
10. Zuverl.-Fahrt „Rund um den Schloßberg Nordhalben", gR, MSC Nordhalben (ADAC), Nordhalben, Hs.-Nr. 342 a.
10. Geländefahrt „Auf der Heide", gR, MSC Ebstorfer Grund (DMV), Rauischholzhausen, Krs. Marburg/Lahn.
17. Intern. Veteranen-Rallye Neckarsulm, iRW, ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-O, Neckarstraße 55a.
18. 12 Stunden Hockenheim f. Kleinwagen, iW, 600 ccm, Badischer MC (DMV), Hockenheim/Baden, Obere Hauptstraße 8.
18. Taunus-Zuverl.-Fahrt „Rund um die Klippen", oR, MSC „Rund um die Klippen" (DMV), Eschbach/Krs. Usingen.
24. Niedersachsenfahrt, oW, MSC Niedersachsen (ADAC), Hannover, Koblenzer Straße 19.
24. Alt-Heidelberg-Fahrt, oW, Heidelberger AC, Heidelberg, Hauptstraße 92.
24. Ellwanger Zuverl.-Fahrt, gRW, MSC Ellwangen (ADAC), Ellwangen-Jagst, Hallerstraße 10.
24. Fahrt durch Bayerns Berge, oR solo, Automobilclub München (ADAC), München, Karlstraße 54 a.
24. Rund um Ratingen, oR, MSC Dumeklemmer (ADAC), Ratingen, Postfach 25.
24. Zuverl.-Fahrt „Rund um Odenheim", oR, MSC Odenheim (DMV), Odenheim/Bruchsal (Baden), Eppinger Straße 8.
24. Trial Schrenzer Butzbach, g, MSC Butzbach-Wettertal (ADAC), Butzbach/Hess., Postfach 68.
24. Trial Burbach, g, MSC Saarbrücken-Burbach (DMV), Burbach/Saar.

29.–31. Intern. Rallye Nordrhein-Westfalen, iW, AvD, Frankfurt am Main, Wiesenhüttenstraße 2.

31. Saar-West-Zuverl.-Fahrt, oRW, MSC Wadgassen (DMV), Wadgassen/Saar, Buchholzstraße NB.

30./31. DMV-2-Tage-Fahrt, oR, DMV, Frankfurt a. M., Kriegkstraße 45.

31. Sportliche Prüfungsfahrt Solitude, oR, MSC Leonberg-Eltingen (ADAC), Leonberg-Eltingen, Renningerstraße 13.
31. Geländefahrt Heringer Schwimmbad, gR, MC Werratal (ADAC), Heringen/Werra, Joachimstraße 162.
31. Geländefahrt um den Weinpokal, gR, MSC Johannisberg (DMV), Johannisberg/Rheingau, Emma-von-Mumm-Straße 7.

Bahnrennen und Moto Cross

1. Intern. Sandbahnrennen Straubing, iR, MSC Straubing (ADAC), Straubing/Ndb., Landshuter Straße 1.
1. Intern. Sandbahnrennen Homburg/Saar, iR, MSC Homburg/Saar (ADAC), Homburg/Saar, Eisenbahnstraße 47.

1. Intern. Aschenbahnrennen Bremen, iR, MSC Hansa (ADAC), Bremen, Arsterdamm (Hansastadion).
1. Moto Cross Kamp-Lintfort, o, ADAC-Motorclub 1950, Kamp-Lintfort, Krusestraße 24.
1. Moto Cross Waldenbuch, o, Schwäbischer AC (DMV), Stuttgart-Rohr, Sombartstraße 18.
3. Grasbahnrennen „Kieler Nordmark-Kurs", oAR (L Sw.) oW F3, MSC Nordmark (ADAC), Kiel, Legienstraße 14.
3. Intern. Speedway Oldenburg, i, MSC Oldenburg (ADAC), Oldenburg i. O., Lehmkuhlenstraße 44.
3. Moto Cross Beuern, o, MSC Beuern (DMV), Beuern/Gießen, Untergasse 78.
3. Moto Cross Krefeld, o, MSC Krefeld-Traar (DMV), Krefeld-Traar, Kemmerhofstraße 220.
7. Moto Cross Brühl, i, Brühler Club f. Motorsport (ADAC), Brühl, Kölnstr. 40.
7. Grasbahnrennen Westfalenring, oR, AMSC Stevertal (ADAC), Lüdinghausen, Stadtfeld 15.
7. Sandbahnrennen Herxheim, oAL, MSVg. Herxheim (ADAC), Herxheim/Pfalz, Obere Hauptstraße 5.
10. Intern. Sandbahnrennen Farmsen, iRoW, Hamburger MSC 1946 (ADAC), Hamburg, Morgensternweg 10.
10. Moto Cross Steinlach, o, MSC Steinlach (ADAC), Mössingen-Belsen, z. Hd. Herrn Textor.
10. Moto Cross Roden/Saar, o, MSC Saarlouis-Roden (ADAC), Saarlouis-Roden, Lorisstraße 116.
17. Moto Cross Ludweiler, o, MSC Ludweiler-Warndt (ADAC), Ludweiler/Warndt.
18. Moto Cross Köln, o, AC Köln rrh. 1925 (ADAC), Köln, Domstraße 36.
18. Moto Cross Niederwürzbach, o, MSC Niederwürzbach (DMV), Saargemünder Straße NB.
18. Aschenbahnrennen Norden, oL, MSC Norden (DMV), Norden/Ostfrsld., Knyphausenstraße 40.
24. Intern. Speedway Abensberg, i, MSC Abensberg 1928 (ADAC), Abensberg/Ndb., Münchener Straße 11.
24. Sandbahnrennen Kaiserslautern, oAL, MTK Kaiserslautern (DMV), Kaiserslautern, Turnerstraße 63.
24. Grasbahnrennen Elmshorn, gAL, MSC Elmshorn (ADAC), Elmshorn/Holst., Gärtnerstraße 20.
24. Grasbahnrennen Diedenbergen, oA, MSC Diedenbergen (DMV), Diedenbergen/Ts., Hintergasse 2.
24. Moto Cross „Deutsches Eck", o, Koblenzer MSC (ADAC), Koblenz, Laubacher Straße 54.
24. Moto Cross Münster, o, Motorrad-Club Münster (ADAC), Münster/Westf., Kuhstraße 13.
24. Moto Cross Konstanz, o, MSC Konstanz (DMV), Konstanz/Bodensee, Hussenstraße 9.
28. Speedway Olching, o, MSC Olching (ADAC), Esting b. Olching, Dachauer Straße 5.
28. Moto Cross Wipperfürth, o, MSC Wipperfürth (ADAC), Wipperfürth, Gaulstraße, Herrn Frink.
31. Intern. Speedway Oberhausen, Weltmeisterschaftslauf, iR, MSC Oberhausen (DMV), Mülheim/Ruhr-Styrum, Oberhausener Straße 81.
31. Grasbahnrennen Haßloch, oL, MC Haßloch (ADAC), Haßloch/Lachenerweg 19.
31. Moto Cross Harsefeld, o, MSC Harsefeld (ADAC), Harsefeld/Bez. Hmbg., Mittelfelde 358.
31. Moto Cross Herkules, o, Kurhess. MSC (ADAC), Kassel, Rudolf-Schwander-Straße 9.

Rundstrecken- und Bergrennen

10. Wallbergrennen, oW, ADAC-Gau Südbayern, München, Sendlinger-Tor-Pl. 9.
10. Flugplatzrennen Trier, res. W, ATMA/AvD, Frankfurt a. M., Wiesenhüttenstraße 2.
31. Flugplatzrennen Pferdsfeld. i. W, Eifel MSC/ATMA/AvD, Bitburg/Eifel, Postfach 206.

Straßenrennen

3. Intern. Preis des Saarlandes, iR, MSC St. Wendel (ADAC), St. Wendel/Saar, Brühlstraße 24.
24. Ried-Ring-Rennen, oAR, MSC Ried-Ring (DMV), Lorsch/Hessen, Neckarstraße 23.

Motorbootveranstaltungen

1. Langstreckenregatta Köln, o, Kölner Outbord- und Motoryacht-Club (ADAC), Köln, Aachener Straße 90.
17. Nat. Pfingstregatta Heilbronn, o, Württ. Motorbootclub (ADAC), Stuttgart-Vaihingen, Hauptstraße 106.
31. Maschseeregatta, o, Niedersächs. Motorboot-Club (ADAC), Hannover, Hindenburgstraße 37.

April:

Terminänderungen

26. Sandbahnrennen München, oAL, BBM (ADAC), München 5, Kohlstraße 2 (früher: 5. 4.).
18./19. Zuverl.-Fahrt „Rund um Hannover", oRo WR, Hannoverscher MSC (ADAC), Hannover, Kriegerstraße 1 B (früher: 19. 4.).

Unsere Ergebnis-Übersicht

Abkürzungen der Nationalitäten der Fahrer nach den Kennzeichen der Kraftfahrzeuge: A = Österreich, AUS = Australien, B = Belgien, BR = Brasilien, CH = Schweiz, CS = Tschechoslowakei, D = Bundesrepublik Deutschland, DDR = Deutsche Demokratische Republik, DK = Dänemark, E = Spanien, EIR = Irland, F = Frankreich, GB = Großbritannien, GR = Griechenland, H = Ungarn, I = Italien, L = Luxemburg, MC = Monaco, MEX = Mexiko, N = Norwegen, NL = Holland, NZ = Neuseeland, P = Portugal, PL = Polen, R = Rumänien, RA = Argentinien, S = Schweden, SF = Finnland, SR = Südrhodesien, SU = Sowjetunion, USA = Vereinigte Staaten von Nordamerika, YU = Jugoslawien, YV = Venezuela.

X. Rallye Sestriere

(2. Lauf zur Europa-Rallye-Meisterschaft vom 23.–26. Februar)

Gesamtergebnis (2523 km, 12 Sonderprüfungen): 1. Giancarlo Castellina/Piero Frescobaldi, I, Fiat Abarth-Zagato/Pirelli, 1.74 P. Klassensieger Gran Turismo bis 750 ccm); 2. Pace/Miro Toselli, I, Alfa-Romeo Giul. SV Conrero-Zagato, 6.82 P. (Klassensieger Gran Turismo 1,3 Liter); 3. Carlo Mario Abate/A. Giorgio Stardero, I, Alfa-Romeo Giul. TI-Conrero, 9.72 P. (Klassensieger Tourenwagen 1,6 Liter); 4. Renato Canaparo/Marsoglio, I, Fiat 8 V-Zagato, 10.12 P. (Klassensieger Gran Turismo 1,3 bis 2,6 Liter); 5. Hans Bauer/Ferrero, I, Alfa-Romeo Giul. TI, 15.82 P.; 6. Bertoglio/Soler Roig, I, Alfa-Romeo Giul. Veloce-Zagato, 21.82 P.; 7. Girolamo Capra/Pilone, I, Fiat 600, 22.28 P. (Klassensieger Tourenwagen bis 750 ccm); 8. Gian Carlo Sala/Ubaldi, I, Fiat 8 V, 26.98 P.; 9. Wolfgang Levy/Hans Wencher, D, DKW AU 1000/Metzeler, 28.64 P. (Klassensieger Tourenwagen 1 Liter); 10. Luciano u. Angela Fontana, I, Fiat 600, 33.12 P. – **Klassensieger** Tourenwagen über 1,6 Liter: Hans-Georg Plaut/Rudolf Walter Heinemann, Hannover, Jaguar 3.4, 63.9 P. – **Damenpreis:** Miß Patricia Moss/Ann Wisdom, Riley 1.5/Dunlop, 113.86 P. – Gestartet 63, am Ziel 42.

PERSONALIEN

Werner Zentzytzki, nach jahrelangem Wirken bei der Auto Union heute Presseleiter des Goggomobil-Werks in Dingolfing, konnte am 11. März seinen 50. Geburtstag feiern.

*

Rudolf Ullstein, einer der wenigen noch lebenden Pioniere und Förderer des Automobilsports und viele Jahre Schatzmeister des AvD, vollendete am 25. Februar sein 85. Lebensjahr.

*

Dr.-Ing. Carl Hahn, der sich als Mitbegründer der Auto Union und deren Wiederaufbau nach dem Kriege ebenso große Verdienste erwarb wie als Pionier des Zweitaktmotors, vollendete am 4. März sein 65. Lebensjahr.

*

Georg Geiger, Präsident der ZAV, wurde für seine Verdienste um das Straßenverkehrsgewerbe mit dem Großen Verdienstkreuz ausgezeichnet.

*

Dr. Gerhard Ritter, geschäftsführender Vizepräsident der Kraftfahrer-Vereinigung Deutscher Ärzte, beging am 13. März seinen 65. Geburtstag.

*

Eitel Lange, den Lesern der ADAC-Motorwelt durch seine Berichte über die Weltfahrten mit einem Zündapp-Gespann und einem Goggomobil bestens bekannt, verschied am 3. März nach kurzer schwerer Erkrankung auf einer Filmreise durch Afrika in Accra/Ghana im Alter von 53 Jahren. Von dieser Expedition wollte Eitel Lange auch in der ADAC-Motorwelt berichten, die damit einen ihrer beliebtesten Mitarbeiter verliert.





DIE BÜCHERECKE

Da lächelt der Kavalier. Joachim Rohnstein hat ein reizendes Schmunzel-Büchlein verfaßt. Mit viel Humor und Esprit spricht er die ewig anziehenden Beziehungen an; „Er" und „Sie" spielen dabei die Hauptrolle mit Charme, jeder auf seine Art. Ein Büchlein, das sich als Geschenk bei jeder Gelegenheit lohnt. Preis DM 4,80 (Verlag Otto Teich, Darmstadt).

Ischia – die vergessene Insel. Edgar Kupfer-Koberwitz hat dieser Trauminsel eine reizende Liebeserklärung gewidmet, fast 400 Druckseiten lang, aber keinen Augenblick langweilig. Mit Einfühlung und sicherem Blick läßt der Autor die wundervolle Inselwelt erstehen. In feinem Plauderton verbindet er persönliche Erlebnisse mit einer malerischen Darstellung der Landschaft. Jeder, der dieses Bekenntnis liest, ist begeistert und kennt nur einen Wunsch: Dieses Eiland zu besuchen, wo jede Sehnsucht ihren Hafen findet. Preis DM 12,80 (Christian Wolff Verlag Flensburg).

Farbiges Deutschland. Kurt Peter Karfeld hat aus der Fülle des Sehenswerten in Deutschland die reizendsten Perlen herausgesucht und läßt sie in Wort und Bild in jeweiliger Vielfalt vor uns erstehen. Jeder, der den gut komponierten Bildband liest, erhält eine Fülle von Anregungen für Entdeckungsfahrten in der Heimat. Es ist ein Buch, das besonders jedem Autotouristen zu empfehlen ist. Preis DM 14,80 (Christian Wolff Verlag, Flensburg).

Belgien, Holland, Luxemburg. Die drei Benelux-Staaten Belgien, Niederlande und Luxemburg, die einstmals nicht nur eine wirtschaftliche, sondern auch eine staatliche Ganzheit gebildet haben, besitzen viele gemeinsame Züge. Das Typische, noch mehr aber das Unterschiedliche im Bild festzuhalten, war das Anliegen von Jean Roubier, der in den wildromantischen Schluchten der Ardennen ebenso zu Hause zu sein scheint wie im farbenprächtigen Brabant, in der flandrischen Ebene und an der Nordseeküste. Einer Neuauflage des empfehlenswerten Buches sollten jedoch einige Bilder den Menschen gewidmet sein, die die schönen Landschaften und idyllischen Winkel mit Leben und Atmosphäre erfüllen. Der Bildband, mit 100 Fotos und mehrseitigem Text von J. Delmelle, kostet 14,80 DM. (Verlag Anton Schroll & Co., Wien/München.)

Maße und Gewichte. Eine systematische Zusammenstellung der wichtigsten Daten aller deutschen, englischen, französischen, italienischen und amerikanischen Personenkraftwagen und Lieferwagen seit Kriegsende bringt diese von der Technischen Abteilung des ADAC bearbeitete Broschüre. Diese Zusammenstellung orientiert den Kfz-Fachmann, Sachverständigen, die Verkehrspolizeidienststellen und nicht zuletzt auch den technisch interessierten Laien zuverlässig über alle wichtigen Einzelheiten. Preis 2,80 DM (Verlag Heinrich Vogel, München 2).

Sport und Briefmarken. Selbst der, der kein leidenschaftlicher Briefmarkensammler ist, hat Freude an diesem Buch. Rund 1600 sportliche Motive aus hundert Ländern sind darin enthalten. Jede einzelne Marke kündet ein Stückchen sportliches Geschehen, und alle Bilder zusammen ergeben ein Spiegelbild des Sportes in der

ganzen Welt. Im Mittelpunkt dieses 300 Seiten starken Buches stehen die Olympischen Spiele. Preis 12,50 DM (Verlag Karl Ihl & Co, Coburg/Bayern).

Hundert Tage in den Rocky Mountains. Die Ausbeute der großen Reise Paul Eippers in die kanadischen Naturschutzgebiete des „Wilden Westens" ist dieses Buch. Gestützt auf 1600 Seiten täglicher Aufzeichnung, lebendig und reichhaltig informierend, erzählt der bekannte Autor seine Erlebnisse. Er nimmt den Leser mit in die Höhen und Schluchten der Mountains Parks, in denen seit nahezu hundert Jahren kein Schuß mehr gefallen ist. Der umfangreiche Bildteil nimmt jeden Betrachter gefangen. Preis 19,80 DM (Verlag R. Piper & Co, München 13).

Caracciola, Meine Welt. Das Buch ist bis zum 20. Kapitel ein Neudruck der sehr eindrucksvollen Memoiren Caracciolas, wie sie 1939 im Deutschen Verlag erschienen sind. Diesem Text sind zehn Kapitel angefügt, in denen Caracciola den Abschluß seiner Rennfahrerkarriere schildert. Im Wesentlichen noch einige Rennen von 1938 und 1939, aus der Nachkriegszeit das Abenteuer von Indianapolis und die Starts mit dem Mercedes 300 SL, dessen zweiter Start Caracciolas Laufbahn jäh beendete. Das Buch ist lesenswert für jeden, der die großen Tage Caracciolas nicht erlebt hat. Preis 13,80 DM. (Limes Verlag, Wiesbaden.)

NEUERSCHEINUNGEN

Glanzstoff-Fäden und -Fasern: Leporello über die verschiedenen Anwendungsgebiete der Chemiefasern, z. B. Kord-Reyon oder -Nylon für Reifen. Geeignet für Lehrzwecke (Vereinigte Glanzstoff-Fabriken, Wuppertal-Elberfeld). – **Wie Was Wo, der kleine Informator:** In vier Abschnitten wird alles gesagt, was der Kraftfahrer wissen muß über Autobahnen, Erste Hilfe, Reisen, Versicherungen, Technisches über den Wagen, Camping mit Kochrezepten, Fotografien, Kleidung und die Verkehrsordnung. (Industrie-Werbung H. G. John, Hamburg, Heideweg 9.) – **Kriminal-Bild,** internationale Kriminal-Illustrierte: Einzige populär gehaltene Zeitschrift für Kriminalistik. Beiträge über Unfallursachen bei Kfz und die Alkoholfrage. (Kriminal-Bild, München 13, Wertherstraße 3.) – **Forderungen an die Automobil-Konstruktion zur Verkehrssicherheit:** Bericht über die Versuche von General Motors zur Sicherheit im Auto bei Unfällen (General Motors, Public Relations Staff, Detroit 2) – **13 Tips für den modernen Skilauf:** Ein kleiner, ausgezeichnet illustrierter Skilehrgang im Taschenformat, der alles enthält – vom einfachen Schneepflug bis zum Wedeln (Bergverlag Rudolf Rother, München 19, Preis 3,80 DM) – **Ferien im Schnee:** Ein umfangreiches Sonderheft mit vielen, vielen wertvollen Tips für den Skiläufer ebenso wie für den Winterurlauber (Bergverlag R. Rother, München 19, Preis 1,80 DM) – **Esperanto:** Zum Selbstunterricht in Esperanto erschien eine Broschüre, die zusammen mit Übersetzer 2,80 DM kostet. Es gibt auch wieder Linguaphon-Schallplatten zum Preis von 180,– DM (Vereinsdruckerei Limburg/Lahn, Diezer Straße) – **Welche Papiere brauche ich zum Führen von Kraftfahrzeugen aller Art?** Eine Antwort auf alle Fragen enthält eine 32seitige Broschüre, die besonders für den Berufsfahrer des Personen- und Güterbeförderungs-Gewerbes von Interesse ist (Heinrich-Vogel-Verlag, München 2, Preis 1,– DM).



(Diesen Abschnitt in Blockschrift ausfüllen, ohne weitere Vermerke einsenden)

An das
Bundesministerium für Verteidigung (TA 2/922)
Bonn, Ermekeilstraße 27

Ich interessiere mich für die Offizier-/Unteroffizier- und Mannschaftslaufbahn *) in der Flugabwehr der Luftwaffe und erbitte Merkblätter und Prospekte.

Name ____________ Vorname ____________

Geb. Datum ____________ Schulabschl. ____________

Beruf ____________

( ) Ort ____________ Straße ____________

Kreis ____________

*) Zutreffendes unterstreichen



Neu! Athletic GEPÄCKTRÄGER

mit Abstüzung in der Regenleiste
Das seit Jahren im In- und Ausland bewährte **HERKULES**-Gepäckträger-Programm wurde durch das neu konstruierte **Athletic**-Modell wesentlich vervollständigt.
Die verschieb- und schwenkbar gelagerten Tragarme des Athletic-Gepäckträgers können auf den Millimeter genau in die Regenleiste jedes Fahrzeug eingesetzt und vollkommen betriebssicher, einfach und schnell verspannt werden.
Fordern Sie bitte Spezialprospekt Nr. 11

HEINRICH ECKEL München 19, Dachauerstr. 235



1 Jahr Garantie
Modelle 3fach geprüft, vergütete Optik (Blaubelag), phant. Bildschärfe, Mitteltrieb, sep. Okulareinstllg., Okular- und Linsenschutz, Halsriemen und Putztuch. Portofreier Nachnahmeversand zuzüglich 12,5% Zoll. Rückgaberecht innerh. 30 Tagen b. voller Rückzahlg. Bestellung d. Postkarte m. Ihrer deutlichen Adresse.

nur DM 68,-

6 x 30, samtgef. Schweinsleder-Etui,
8 x 30, samtgef. Schweinsleder-Etui, **DM 80,—**
7 x 50, „Nachtglas", mit Leder-Etui, **DM 100,—**
10 x 50, Spitzen-Modell, ohne Etui, **DM 100,—**
(export-geprüfte A-Qualität)

EISHOW AB GÖTEBORG - SCHWEDEN - OPT. ABT.U2

Achten Sie beim Kauf auf die

BLAUE FLASCHE

mit diesem Zeichen

denn GAZ ist

schon **8 JAHRE** in Frankreich beliebt

Kocher **Beleuchtung** **Heizung**

Für **GROSSE** Ansprüche

Internationaler Kundendienst
AUCH IN ITALIEN
ab Juni in Spanien



Luxe 904

Prospekte und Listen in jedem guten Sportgeschäft oder durch DEUTSCHE CAMPING GAZ GmbH., Frankfurt/M. Neue Mainzer Str. 22



Kundendienst wird groß geschrieben

Das Wort „Kundendienst“ hat in den vergangenen Jahren in allen Wirtschaftszweigen mehr und mehr an Bedeutung gewonnen. Der oftmals zitierte Satz, daß „eine Marke nur so gut sein kann, wie ihr Kundendienst“ hat viel Wahres an sich. Gerade in der technischen Fertigung muß der Kundendienst mit den Erzeugnissen Schritt halten, um auch wirklich wettbewerbsfähig bleiben zu können. Diese Erkenntnisse haben sich alle Weltfirmen zu eigen gemacht und eine Kundendienst-Abteilung ist heute nicht mehr wegzudenken. In der Kraftfahrzeugbranche ist sie heute unerläßlich, doch genügt bei der Vielfalt der im Auto zusammengetragenen, oft hochkomplizierten Aggregate oftmals nicht nur der Kunden-Service der jeweiligen Automarke, ein Spezialservice für die elektrische Ausrüstung ist deshalb in den meisten Fällen unerläßlich.

Schon seit vier Jahrzehnten legt Bosch auf eine fachgerechte Betreuung seiner Kunden allergrößten Wert. Und so entstand schon vor rund 40 Jahren – mit mehrjähriger Unterbrechung – in Stuttgart, dem Sitz des auf der ganzen Welt bekannten Unternehmens, eine Kundendienstschule für die fachliche Weiterbildung. Es war einmal ganz interessant, einen Blick in diese Kundendienstschule zu werfen. In den Kursen werden in erster Linie die in den Bosch-Kundendienst-Organisationen beschäftigten Mitarbeiter zusammengezogen. Die ständige Weiterentwicklung der Erzeugnisse bringt es nun einmal mit sich, daß die Fachleute in den auswärtigen Werkstätten theoretisch und praktisch unterwiesen werden, aber auch ebenso mit den neuesten Erzeugnissen vertraut sein müssen. Der Andrang zu den einzelnen Kursen ist immer sehr stark, aber man hat die Teilnehmerzahl pro Kurs auf 12 bis 15 beschränkt. Theorie und Praxis werden bei den Kursen gemischt. Für den theoretischen Unterricht steht für jedes Fachgebiet ein Vortragsraum zur Verfügung, die mustergültigen Werkstätten geben den Teilnehmern auch manche Anregung zur Einrichtung der eigenen Werkstatträume.

Für die sechs Hauptgebiete der Kundendienstschulung – es sind dies elektrisches Kraftfahrzeugzubehör, Einspritzausrüstung, Servo-Geräte, Hydraulik-Geräte, Elektrowerkzeuge sowie Haushaltsgeräte – gibt es jeweils einen Grundlehrgang, der sich über zehn Tage erstreckt. Nach Ablauf von ein bis zwei Jahren kann ein Lehrgang für Fortgeschrittene besucht werden, bei dem der Erfahrungsaustausch einen besonders breiten Rahmen im Unterrichtsprogramm einnimmt. Nicht nur die den Bosch-Kundendienst-Organisationen angehörenden Fachleute werden in dieser Schule unterrichtet, sondern viele Autofirmen sind ebenso wie Behörden dazu übergegangen, ihre Spezialisten in diese Lehrgänge zu schicken. Jährlich werden in dieser Schule etwa 1800 bis 2000 Teilnehmer unterrichtet, 50% kommen dabei von anderen Firmen. Stark ist stets der Andrang zu den einzelnen Kursen, und man mußte bei Bosch ein besonderes Schema erstellen. Denn trotz einer seit einem Jahr eingeführten geringen Teilnehmergebühr – um den Andrang etwas zu drosseln – hält der Zulauf ständig an. Es hat sich nämlich bewiesen: Ein Lehrgang in dieser Kundendienstschule bei Bosch, unter Anleitung erstklassiger Fachkräfte, bringt für jeden Teilnehmer einen beachtlichen Gewinn, der schließlich auch wiederum dem Kunden zugute kommt.

H. Lechner

Neue Münchner Heimat für Kienzle

Kienzle-Fahrtschreiber haben sich auf der ganzen Welt bewährt und immer mehr Fuhrparks gingen dazu über, ihre LKW's mit den Tachographen auszurüsten. Kienzle, in dem schönen, reizenden Schwarzwaldstädtchen Villingen beheimatet, hat seine Vertretungen über das gesamte Bundesgebiet verstreut. In München entstand nun ein neuer Betrieb, nachdem man vor einigen Jahren aus kleinsten Anfängen heraus wieder angefangen hatte. Bei der Wahl der Lage mußte man davon ausgehen, daß man einesteils nicht zu weit vom Stadtinneren entfernt ist, andererseits man aber den Kunden – also meist schwere Lastkraftwagen oder Omnibusse – die Fahrt durch die Stadt nicht zu schwierig gestalten dürfte. In der Birkenstraße, einer Nebenstraße der Arnulfstraße, entstand nun ein großzügig angelegter Bau, der nach den neuesten Erkenntnissen ausgestattet ist. Die Lage ist sehr gut gewählt, sind doch in unmittelbarer Umgebung die Daimler-Benz-Niederlassung und die Firma Meiller-Kipper gelegen.



DER KERZEN-ISOLATOR



soll große Wärmeleitfähigkeit, hohe mechanische, thermische und elektrische Festigkeit bei höchster Beanspruchung und eine glatte, den Widerstand gegen Kriechströme erhöhende Oberfläche haben. Bei dem aus Tonerde mit Korundzusatz hergestellten BERU-Korund-Isolator sind diese Forderungen in hohem Maße erfüllt. Wählen Sie deshalb immer

BERU ZÜNDKERZEN

Beilagen im April-Heft	Accumulatorenfabrik A.G. (16) Frankfurt am Main Neue Mainzer Straße 52/54 Postauflage: Prospekt »Varta Führer durch Deutschland«	Heimsauna GmbH. (13 b) München 15 Lindwurmstraße 76 Teilbeilage: Prospekt »Gesundheit über alles . . .«	Dr. med. Emmel GmbH. Diätetik-Pharmazie (16) Freiensteinau Teilbeilage: Prospekt »Für Menschen über 40«	An Prospekten interessierte Leser wollen sich unter Bezug auf die »ADAC-Motorwelt« an die genannten Firmen wenden.

VAUEN

Die ideale Autopfeife

Dr. Perl

DM 9,75

Modell Nr. 6021

FREILUFTGARAGEN

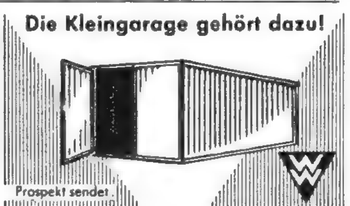
Kein Aufliegen bei Verwendung der Voll-Ventilations-Matte DBGM Aus vieltausendfach bewährtem, kälte- und hitzebeständigem Plasticstoff „SPREE" oder 2seitig beschichtetem Gewebe „HAVEL" Entlüftung, Gummizüge, Reflexpunkte. Garantie. 1 Jahr Diebstahlvers. Isetta, Goggo. 300 49.-, Janus BMW 600 Fiat 500 59.-, Prinz Lloyd Goggo. 600 Fiat 600 64.-, VW 4 CV 69.-, DKW 79.-, Isab. 15 M, Rek. 57 84.-, 17 M, Rek. 58, Merc. 190 89.-. Alle and. Typen im Prospekt. Urlaubsgaragen ab 34.-, Auto-Capes (Halbgaragen), Türzugänge für Campingkombinationen. Autogepäckträger, Autoheizkissen, Schonbezüge, Verbandkästen, Feuerlöscher, Campingausrüstung.

Typ „SPREE"

KOKOSVELOUR-AUTOTEPPICHE mit Garantie. - Zweckmäßig, schön, dauerhaft! VW schon ab DM 54.-

GÜNTER BARWANITZ Freiluftgaragenfabrikation, Auto u. Camping-Ausstattung Berlin Wilmersdorf, Aschaffenburger Str. 6 – 87 63 02

Die Kleingarage gehört dazu!



Prospekt sendet

Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen Krs. Siegen i. W. Postf. 15



Einzel- u. Reihengaragen
Parkgaragen
Überall Kundendienstläger
S. A. G., Werk Erndtebrück (Westf.)
Postfach »lilibox« 93

Neu! DBGM!

Die vollkommene Garage



Transportabel
Überall aufstellbar
Preiswert

Prospekt anford. Wagentyp angeben.
METALLBAU KARL LENDERS Abt. II a
Glehn bei Neuss/Rh.



DETHLEFFS
CAMPINGWAGEN
ERPROBT UND BEWÄHRT
DETHLEFFS WOHNWAGENBAU ISNY/WÜRTTBG

Bei **BANDSCHEIBEN-** und Rückgrat-Schäden

Buco

Spezial-Bezug
verstellbar DBGM.

Lieferung ü. d. Fachhandel und den Hersteller:
Fr. Buchmüller GmbH., Stuttgart-N
HEILBRONNERSTR. 37, TELEFON 97996





Johnson
AUSSENBORDMOTOREN
leise · zuverlässig · formschön
Importeur:
ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF
Grafenberger Allee 325 · Ruf 63980

Für Sie

liegt auch Ihr kostenloser Photohelfer bereit, bei der Welt größtem Photohaus. Dieses großformatige Bildwerk enthält all die guten Markenkameras, die PHOTO-PORST bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung, Rest in 10 bequemen Monatsraten liefert, wertvolle Anregungen und herrliche Farbbilder. Ein Postkärtchen genügt an



DER PHOTO-PORST Abt. 406 Nürnberg



Haben Sie noch

einen solchen 1953er

BENZIN-DOPPELKOCHER

mit in der Mitte zwischen den Brennern liegendem Tank? **Dann benutzen Sie ihn bitte nicht mehr, sondern senden ihn an uns ein.**

Einige Doppelkocher der Serie 1953 (s. Abb.) entsprechen nicht den heutigen Sicherheitsvorschriften, nach denen wir unsere übrigen Modelle fertigen. Nach Rücksendung erhalten Sie **entweder** **gratis zwei neue Standard-Einzelkocher mit amtlichem Prüfzeichen** oder gegen geringen Wertausgleich 2 Einzel- oder 1 Doppelkocher mit neuesten technischen Schikanen.

Enders

AUGUST ENDERS AKTIENGESELLSCHAFT OBERRAHMEDE (WESTF.)



SONAX Autolack-Pflege

FRANZ HOFFMANN & SÖHNE
CHEM. FABRIK NEUBURG/DO.

Das jüngste Kind der Zweirad Union

Gerade zur richtigen Zeit, zum Beginn der Frühjahrsmotorisierung, ist das jüngste Kind der Zweirad Union AG auf dem Markt erschienen: Das neueste Moped-Modell für zwei Personen, die „Vicky Superluxus“ von Victoria. Dieses neueste, formvollendete, sichere und leistungsfähige Moped läuft bereits in großer Stückzahl im Nürnberger Werk vom Band und wird bei einem Preis von 768,– DM ein Verkaufsschlager werden. Im übrigen beweist die Entwicklung der Zweirad Union, gestützt auf die drei weltbekannten Marken Victoria – DKW – Expreß, daß die Stagnation auf dem Zweiradsektor überwunden ist. Die augenblickliche Monatsproduktion der Zweirad Union beträgt etwa 7500 Mopeds und 3000–4000 lose Motore. Daß die Zweirad Union dem Motorradsport auch weiterhin treu bleibt, ist eine allseits begrüßte Tatsache. In einem der nächsten Teste berichten wir in der ADAC-Motorwelt über das neueste, zweisitzige Moped von Victoria, das wir hier im Bild vorstellen.



TOURISTISCHE NOTIZEN

Preisermäßigung für Kampenwand-Seilbahn. Allen ADAC-Mitgliedern gewährt die Kampenwand-Seilbahn GmbH in Hohenaschau im Chiemgau gegen Vorweis der gültigen Mitgliedskarte eine 20prozentige Preisermäßigung. Der Normalpreis einer Berg- und Talfahrt beträgt 5,– DM, für ADAC-Mitglieder ist der neue Preis nur noch 4,– DM.

Verbesserte Schiffsverbindung nach dem Norden. Um den ständig zunehmenden Verkehr zwischen Dänemark und Norwegen in der Hochsaison besser bewältigen zu können, hat die „Vereinigte Dampfschiff-Gesellschaft“ in Kopenhagen die Verbindungen erweitert. Vom 2. Juli bis 17. August werden zwischen Kopenhagen und Oslo und vom 26. Juli bis 20. August zwischen Frederikshavn und Oslo täglich Abfahrten durchgeführt.

Die Münchner Festspiele 1959 finden heuer in der Zeit vom 9. August bis 9. September statt. Auf dem Spielplan stehen Julius Cäsar, Tannhäuser, Arabella, Elektra, Der Rosenkavalier sowie Tristan und Isolde (Prinzregenten-Theater), im Cuvilliés-Theater finden u. a. Così fan tutte, Die Hochzeit des Figaro, Die Entführung aus dem Serail, Ariadne auf Naxos und Capriccio statt. Ferner werden im Rahmen der Festspiele ein Konzert der Wiener Philharmoniker unter Herbert von Karajan, ein Liederabend von Fischer-Dieskau und ein Strauß-Festkonzert durchgeführt.

Neue Straße zwischen Schweden und Norwegen. Nach mehrjähriger Bauzeit sind die Bauarbeiten an einer neuen Straßenverbindung zwischen Schweden und Norwegen beendet worden. Die neue Straße führt von Storlien und Sylene, westlich von Ostersund in der schwedischen Landschaft Jämtland, durch das norwegische Tröndelag nach Trondheim.

Schnelldampfer Mainz–Köln. Bei der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt trat bereits der Frühjahrsfahrplan in Kraft. Neben Lokalschiffen verkehrt täglich ein Schnelldampfer zwischen Mainz und Köln.

Die fünf Haupteinfahrtsstraßen von Salzburg wurden „entschandelt“. Unter anderem sind 80 Hinweistafeln und Reklameschilder entfernt worden. Auch 56 grelle Reklametafeln der Getränkeindustrie, die das nächtliche Bild der Stadt nachteilig beeinträchtigten, mußten aufgelassen werden.

Bayerns größter Brückenbau entsteht im Zuge der Verlängerung der Autobahn Berlin–Nürnberg–München bis nach Schwabing, dem Münchner Künstlerviertel. Kernstück des Neubaues ist eine 11 Meter hohe, 580 Meter lange und bis zu 50 Meter breite Brücke,

Die Sölkpaßstraße in Österreich, die zwischen Radstädter- und Triebener Tauern eine neue Verbindung vom Ennstal zum Murtal herstellt, wurde in „Erzherzog-Johann-Straße" umbenannt. Die Sölkpaßstraße kann bis zum Sölkpaß bereits mit Pkw befahren werden, die Südrampe ist noch im Ausbau.

Das neue Verkehrshaus der Schweiz in Luzern wird im Frühsommer eröffnet. In dem großen Gebäudekomplex stellen alle Verkehrsträger, u. a. auch der Straßenverkehr, in eigenen Hallen aus.

Neue Quelle für Magenkranke. Das Schwarzwald-Heilbad Dürrheim hat die vor drei Jahren entdeckte Kalzium-Sulfat-Quelle erschlossen. Sie dient vor allem der Behandlung von chronischen Magen- und Darmleiden.

Gebührenfreie Parkplätze in Brüssel. In der belgischen Hauptstadt ist ein „Parking Fonds" geschaffen worden. Mit dieser Einrichtung sollen in Brüssel nahezu gebührenfreie Parkplätze aufgebaut werden. Das erste „Parking-Fonds-Projekt" will man im Stadtzentrum mit einem Parkplatz für 800 Autos, einem Schwimmbad, Restaurant, Geschäftslokalen sowie Post- und Bankstellen verwirklichen.

Das letzte Stück der neuen Achensee-Straße in Tirol will man im kommenden Sommer für den durchgehenden Verkehr freigeben. Die Bauarbeiten an der neuen Straße, die bis Achenwald führt, werden zügig fortgesetzt.

Das nördlichste Motel Europas wurde an der südlichen Einfahrt von Kiruna (Lappland) eröffnet. Das Motel „Pallia" erfüllt alle Ansprüche und ist mit 15 Zweibettzimmern ausgestattet.

Autobeförderungsdienst in Schottland billiger. Die „Scottish Region" hat die Preise für Kraftfahrer, die ihre Wagen mit der Bahn befördern lassen, weiter herabgesetzt.

„Ferien im Mittelalter" kann man in Rothenburg ob der Tauber verbringen. Die Stadtverwaltung hat einige alte Wehrtürme wieder bewohnbar gemacht und sie stilgerecht mit mittelalterlichen Möbeln ausgestattet. Sie können gemietet werden.

Die neue Pötschenstraße, eine der schönsten Autostraßen in den österreichischen Alpen, wird ab August befahrbar sein. Zwei Drittel der berühmten Paßstraße wurden neu trassiert, wobei bedeutende Steigungsminderungen erreicht werden konnten.

Straßen-Unfallhilfsstellen im Bayerischen Wald. Der niederbayerische Landkreis Viechtach stattet in diesem Jahr als erster Landkreis im Bundesgebiet alle wichtigen Straßen mit einem lückenlosen Netz von Unfallhilfsstellen des Roten Kreuzes aus.

Der Schiffsverkehr zwischen Travemünde und Trelleborg in Schweden wird am 17. Juni aufgenommen. Die Route wird bis zum 29. August befahren.

Die Deutsche Lufthansa hat einen neuen Luftfracht-Nonstop-Dienst von Frankfurt nach New York eröffnet. Die Route wird zweimal wöchentlich in beiden Richtungen beflogen.

Die Wiedereröffnung des berühmten Salzburger Doms wird mit einer Festwoche begangen. Sie beginnt am 30. April. Der Dom wird am 3. Mai durch Österreichs Kardinal Dr. König eröffnet.

Die neue „Bremen" des Norddeutschen Lloyd wird zu ihrer Jungfernreise nach New York am 9. Juli auslaufen. Mit 32 000 BRT wird die „Bremen" das größte deutsche Passagierschiff sein und mit zu den zehn größten im Nordatlantikverkehr eingesetzten Passagierschiffen zählen.

Ausbau der Schwarzwald-Hochstraße. An der Schwarzwald-Hochstraße werden zur Zeit im Abschnitt Baden Baden-Malschbach die engen Kurven verbreitert und ausgebaut.

Eine Ferienstadt mit Flughafen in Schweden. Im Spätfrühjahr wird bei Landskrona eine Ferienstadt mit 115 modern eingerichteten Ferienhäuschen eröffnet. Sie liegt in der Nähe eines Sandstrandes und verfügt über einen eigenen Flugplatz für Sportmaschinen.

An der Ostmarkstraße von Passau nach Cham ist die 200 Meter lange Riedbachunterführung bei Viechtach in Niederbayern fertiggestellt worden.

Parkplatz auf dem Kaufhausdach. Auf dem Dach eines Hamburger Kaufhauses wurde ein Parkplatz eingerichtet, auf dem bequem 70 Wagen abgestellt werden können. Eine Rampe mit 15 % Steigung führt zu dem Platz empor.

Der berühmte „Philosophenweg" in Garmisch-Partenkirchen, der von der Talstation der Partenkirchener Wankbahn über dem Loisachtal in nördlicher Richtung dem Wank entlangführt, ist bis Farchant weitergebaut worden.

Neuer Straßentunnel in Graubünden. In Graubünden ist der 650 m lange Rongellentunnel fertiggestellt worden, der die schwierige Durchfahrt durch die Schlucht oberhalb von Thusis ersetzt.

WS 159



Jetzt ist die Windschutzscheibe immer sichtklar

Kein gefährliches Anhalten mehr, um bei Schmutzwetter die Windschutzscheibe zu reinigen. Jetzt genügt ein Schaltgriff und im Nu haben Sie wieder klare Sicht. Dafür sorgt der

BOSCH - Scheibenspüler

natürlich: electromatisch

Als verantwortungsbewußter Autofahrer wissen Sie, daß im immer dichter werdenden Verkehr stets klare Sicht unerlässlich ist. Lassen Sie sich daher bei Ihrem BOSCH-Dienst oder in Ihrer Kundendienst-Werkstatt den electromatischen BOSCH-Scheibenspüler unverbindlich vorführen. — DM 36.50

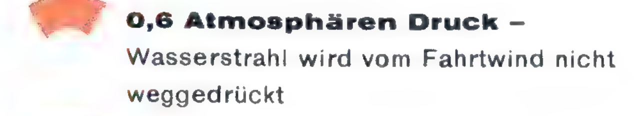
Daraus kommt es an:



Electromatisch –
electrisch-automatische Funktion



Starke Schleuderpumpe ohne Ventile –
dadurch besonders zuverlässig



0,6 Atmosphären Druck –
Wasserstrahl wird vom Fahrtwind nicht weggedrückt

Drehbare Kugeldüse –
leichte Einstellung des kräftigen Wasserstrahls

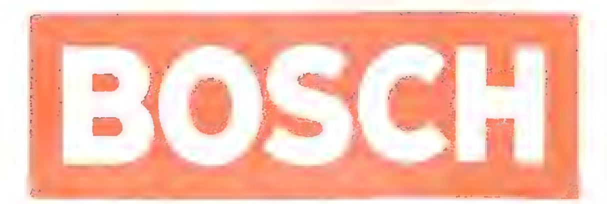


Sekundenschnelle Spülung –
im Nu klare Sicht

Elastischer Plastikbehälter –
unzerbrechlich und rüttelfest

Zweckmäßige Schaltung –
keine Verschwendung der Spülflüssigkeit: wahlweise Druckknopf-, Zugschalter oder kombinierter Wischer-Spüler Schalter

Im Nu stets klare Sicht



Scheibenspüler

electromatisch

Beachten Sie bitte unsere Sendungen im Werbefernsehen am 8., 10., 13., 15., 20., 21. und 27. April

Neues vom Wassersport

Noch kann ein Überblick über den Bootssektor im kommenden Jahr nicht ganz vollständig sein; einige Hersteller haben ihre Karten nicht restlos aufgedeckt. Unsere Bootswerften waren den Winter über nicht müßig. Bereits vorhandene und bewährte Boote wurden weiter verbessert, mit ein paar neuen Typen wurden Lücken im Gesamtprogramm geschlossen. So zeigt das Verkaufsangebot dieses Jahres ein durchweg erfreuliches Bild, bietet es doch für jeden Geschmack und für die vielseitigen Wünsche das Richtige.

Relativ schnell zu überblicken sind die Dingis. Hier liegt der Markt hauptsächlich in den Händen der drei Werften Klepper in Rosenheim, Hart in München und Pionier in Bad Tölz. Wer sich mit einem kleineren Boot begnügen will, ist mit dem Hart „Standard“ und „Spezial“ gut beraten. Beide Boote werden unverändert gebaut. In der Mittelklasse wartet Hart mit dem „Monaco“ auf, dessen Vordersteven mit einem breiten Gummikiel versehen wurde. Klepper wartet mit seinem „Master-Dingi“ auf, einem Boot, das in seiner hervorragenden Bauweise und seinen guten Fahreigenschaften wohl keiner lobenden Worte bedarf. Als größtes Boot unter den Dingis sei schließlich auf den „Pionier“ verwiesen, der nicht nur mit massig Raum im Bootsinnern aufwarten kann, sondern auch mit einer ausgezeichneten Wasserlage glänzt. Der einzige Nachteil: Ziemlich hohes Gewicht und viel Gepäck. In diesem Zusammenhang scheint es nur gerecht zu sein, kurz das Klepperfaltboot „Aerius“ zu erwähnen. Was man mit diesem Boot leisten kann, hat Dr. Lindemann bei seiner Atlantiküberquerung bewiesen.

Der Siegeszug des Schlauchbootes hat seinen guten Grund. Schnell und einfach im Aufbau, leicht zu verpacken, ist es das beinahe ideale Boot im Auto. Dazu kommt noch die Kentersicherheit, die schlechthin nicht zu überbieten ist. Bei den Kleinen beginnend, wäre der „Seeteufel“ von Hart zu erwähnen, zu dem jetzt eine Gerüstversteifung geliefert wird, die es ermöglicht, das Boot mit einem kleinen Luggersegel oder einem Seitenborder auszurüsten. Metzeler in München baut den „Poseidon Super“, eine vergrößerte Ausgabe des bekannten „Poseidon“-Bootes, das jetzt für eine richtige Motoraufhängung ausgelegt ist und mit einem 3-PS-Heckmotor erfreuliche Fahreigenschaften verspricht. Für jeden etwas, scheint das Motto der Wiking Schlauchboot-Werft in Hofgeismar zu sein, denn nicht weniger als vier Typen umfaßt ihr diesjähriges Programm. Neben dem bekannten „Standard-Boot“ gibt es noch eine „Standard-Heckausführung“, die die Verwendung von Außenbordmotoren bis ungefähr 5,5 PS erlaubt. Die nächsten beiden Typen „Planet“ und „Komet“ sind schwere Schlauchboote, die Motore bis 30 PS vertragen. Beide Modelle wurden wesentlich verbessert. Einfacherer Aufbau und höhere Geschwindigkeit sind der Erfolg dieser Maßnahmen. Als wesentliche Neuerung für alle vier Bootstypen wäre die neoprene Kunstgummierung der Bootshaut zu erwähnen, die die Boote unempfindlich gegen Öl und Benzin macht. Von der DSB-Werft in Escherhausen sind „Jo 1“ und „Jo 11“ zu erwähnen, zwei Schlauchboote mit Gerüstversteifung, die mit 5-PS- bzw. 10-PS-Außenbordern bestückt werden können. Durch eine günstige Unterwasserform sind sie außerordentlich schnell, daneben bestechen diese Boote durch ihre elegante Linienführung. Weiter gibt es bei DSB die bekannten „Z-Boote“, die mit den schwersten Außenbordmotoren ausgerüstet werden können. In einer Rennversion bieten sie sich für Liebhaber hoher Geschwindigkeiten an.

Nun noch zu den Motorbooten. Hier ist das Angebot so reichlich, daß es unmöglich ist, im einzelnen darauf einzugehen. Zu erwähnen wäre, daß das Kunststoffboot ständig an Boden gewinnt. Ein recht interessantes Boot stellt die Libellawerft mit dem Typ „Micki-Maus“ vor, ein leichtes Sperrholz-Mahagoniboot, dessen Preis an der Tausend-Mark-Grenze liegt, und das mit seinen 80 kg noch verhältnismäßig leicht zu transportieren ist. Eine Nummer größer und damit ein ausgewachsenes Motorboot ist der nächste Typ dieser Werft, die „Helimaus“. Hier handelt es sich um ein ausgesprochenes Kunststoffboot aus Fiberglas. Ein weiteres Boot dieser Werft, die „Comtess“ wurde bereits voriges Jahr an dieser Stelle besprochen. Grundsätzlich darf man feststellen, daß sich die Holz- und Kunststoffboote über den Daumen gepeilt die Waage halten, wobei vielleicht bei den Kunststoffbooten dem billigen Boot in der Preislage um 1000 DM ein gewisser Vorzug gegeben wird.

Ernst Franke

Zeugen gesucht

Am 13. 2. 1959 gegen 22.10 Uhr meldete ein PKW-Fahrer fernmündlich an die Landpolizeistation Essenbach, daß er auf der B 11 bei Unterahrain von einem entgegenkommenden Lastzug in den Straßengraben gedrängt wurde. Da dieser Lastzug wenige Minuten später einen weiteren Unfall in nächster Nähe verursachte, wurde angenommen, daß es sich nur um einen Unfall handelte, so daß sich der VW-Fahrer nach vergeblichem Warten auf das Eintreffen der Polizei entfernte. Dieser VW-Fahrer möchte sich zwecks sachdienlicher Mitteilungen melden.

Landpolizei-Inspektion Landshut, Unfalltrupp

KLEINANZEIGEN UND BEZUGSQUELLEN

VERKAUF

HERRLICHE AUTOZELTE von GUGEL. Näheres siehe Seite 233

BMW 327-Sport-Cabriolet schwarz, d'grün. Innenleder, 1a Zustand zum Preis von DM 3000,- z. verk. BETSCHE, Karlsruhe/Baden, Postschließfach 231

Goggomobil T250, Bj. 56 neuer Mot. Bj. 57 7-fach bereift (3 neue M+S) krankheitshalb. günst. z. verkaufen. SOPKOWIAK, Dillingen/D., Hofmühlweg 1

VW-JUDSON-KOMPRESSOR- in Originalverpackung zum Sonderpreis von **DM 395.**– abzugeben. HEINZ GROSS, Salach/Wttbg., Schillerstr. 14

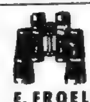
VW-Zusatzheizung **STEELY-Rapid,** neu, originalverpackt zu DM 85.- (Neupr. DM 135.-) abzugeb. K. WENGERT, Stuttgart - W., Traubenstr. 15

Verkaufe **ZELT PIONIER-WIGWAM,** gelb, Stehhöhe m. Moskitonetz u. Vordachverl., Plastikunterlage, 2 Tische, 2 Hocker, 2 Kurz-Liegebetten. 4x aufgeb., wie neu! Neupr. 998.- komplett zu DM 600.-. H. OSSIG, Braunschweig, Tel. 25777, Ernst-Ammestr. 15

Verkaufe **SCHNELLSCHLAUCHBOOT** Zdc 3S, starke Ausführung, mit Tragesack und Zubehör, äußerst gepflegt (läuft m. 18 PS=55 km/h.), Neupreis 1880.- zu DM 1300.- und Evinrude, 18 PS komplett + mit Kurzschl.-Knopf, ca. 30 Std., gel. Zustand und Aussehen wie neu! DM 2200.- H. OSSIG, BRAUNSCHWEIG, Telefon 25777, Ernst-Ammestraße 15

Ca. 400 PKW
aller gängigen Typen und Fabrikate bietet Ihnen preisgünstig AUTO-BECKER, Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 10706
Europas größtes Gebrauchtwagenhaus

PRISMENGLÄSER



Neue Modelle mit überragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- u. Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten
E. FROELICH · Kassel-Wilhelmshöhe 2

CAMPING

Erstklassige Fleisch- und Wurstkonserven eigener Herstellung, ca. 70 Sorten, preisgünstig, Liste anfordern. Metzgerei HCH. LINDWURM, Offenbach/Main, Waldstr. 80

Ca. 400 FAHRZEUGE
Preisliste, jede Woche neu, erhalten Sie kostenlos. **Größtes Gebrauchtwagen-Angebot Deutschlands.** AUTO-VEILING · Wattenscheid · Ruhrschnellweg

WEHRMACHTSGLÄSER 6 x 30
Marine- 10 x 50 Prismengläser 6x25 69,-DM **Optiker W. Aulke** (21a) Sassenberg Westf. Postf. 32

REIFEN aller Fabrikate auf **Teilzahlung** 1/5 Anzahlung, **FRIEDRICH BEIL (22b) Ludwigshafen-Rhgh.,** Dannstadterweg
Welches Fabrikat wünschen Sie?

FALTGARAGEN von GUGEL. Näheres siehe Seite 233



München 2
Feldstecher-Fibel gratis

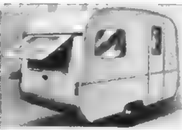
Anerkannte Qualität in Luxusausführung
1 Jahr Garantie
Japanische Prismengläser



Blaubelag, Mitteltrieb, sep. Okulareinstellung incl. eleg. Echt-Ledertasche. Jagd- u. Nachtglas 7x50 zzgl. ca. 12 % Zoll **96.-** portofreier Nachnahmeversand 10 Tage Retourrecht, volle Rückzahlg.
HEINE KG. HAMBURG-A. Palmaille 50
Senden Sie Namen und Adresse mit diesem Inserat

Immerfit HOSEN u. RÖCKE
autofest,
ohne bügeln
immer chic
ab DM **39.90**
R. B. BREYMANN
Abt. M 23, Hamburg 26, Droopweg 21

Für anspruchsvolle Camper!



Der robuste, wetterfeste, technisch vollendete Caravan! Solide ausgestattet, großräumig, vorbildl. Straßenlage.
Auskunft: **TROMMLER-CARAVANS**
DÜSSELDORF · Alexanderstraße 21 · Ruf 16555

VERSCHIEDENES

Vorbereitung zur Fahrlehrerprüfung

Unsere Lehrgänge laufen nun 2 Jahre. Sie waren ausverkauft. Wir danken für das uns entgegengebrachte Vertrauen und erbitten für den am 8. Mai 1959 beginnend. neuen Lehrgang Ihre Anmeldg. 5 Monate Unterricht. DM 700,-. Ausbildung Freitagabend und samstags ganztägig.
FAHRSCHULE AM RING
Nürnberg, Frauentorgraben 43/45
Ruf 24425

FILME 24x36 -2.25/**Doppel-8** 9.95 m. entw. DIA-Material u. v. mehr Ia. Qual. billig. Liste frei! **Film-Versand, Schwetzingen**

ANKAUF

AUTOANHÄNGER FÜR MOTORBOOT
Bereifung möglichst Opel-Rekordgröße, gebraucht od. in erstklassigem Zustand, ges. Bootsmaße: Länge 4,60 m, Breite 1,60 m, Höhe 0,70 m, Gewicht 210 kg m. Motor. Zuschr. unt. V. V. 301/6558 an CARL GABLER WERBEGES MBH., München 2, Karlsplatz 13

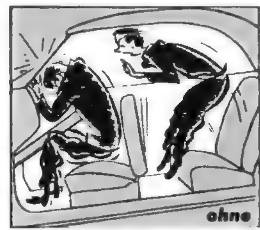
Barzahler kauft **BMW**-R25, R51, R12, **Horex** u. and. Typen. Blaimer, München 58, Bayuwarenstr. 17, T. 455858

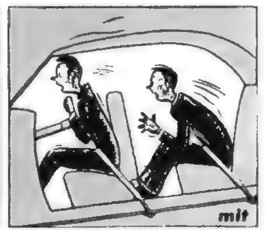
Fiat 600-**VIOTTI** 2-Sitzer Coupé gebr. od. neu auch rep. bedürftig z. kauf. ges. Angeb. unt. 301/6571 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Kompressorteile von **Mercedes-Kompressor-PKW** gesucht. Zuschr. unt. 301/6579 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Gesucht wird antiquarisch **ADAC-Autoatlas** Teil 1+2, Maßstab 1:250000, aus dem Autokarten-Verlag, Kiel. Angebote an Firma Wilhelm Schmitz, Duisburg, Ludgeristr. 14-18

SCHÜTZEN SIE IHR LEBEN UND DAS IHRER FAMILIE
mit dem amerikanischen Save-A-Life
AUTO-SICHERHEITSGÜRTEL





Verlangen Sie kostenlose Prospekte durch den Importeur
TEKA-Automaten, Düsseldorf, Kölner Straße 61, Tel. 26225

WOHNWAGEN

DETHLEFFS WOHNWAGEN CAMPER, Exportausführung, gebraucht und gut erhalten bei Barzahlung zu kaufen gesucht. Angeb. etc. unt. 301/6560 an CARL GABLER, WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Kaufe **Dethleffs »Tourist«** bestens erh. m. Zubehör Dr. BIERGANS, Bad Godesberg, Muffendorfer Str. 8

Wohnwagen gesucht, biete im Tausch **Brüsseler Gobelin-Garn.** (Sitzsofa, 4 große Sessel u. 2 Kaminsessel Neuw. DM 6000.—) Zuschr. unter 301/6568 an CARL GABLER WERBEGES. MBH. München 2, Karlspl. 13

Barzahler kauft **WOHNWAGEN** bis ca. DM 2.000.- Angeb. unt. 301/6577 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Moderner **WOHNWAGEN** engl. Typ 58 3 Betten, allem Zubehör kompl. für PKW ab DKW zu vermieten Terminbestellungen rechtzg. an: H. Mauser, Tübingen, Gartenstr. 2

Wohnwagen »Westfalia 400-4« neuwertig preiswert z. verk. BERNHARDT, Einbeck, Telefon 610

WOHNWAGEN Schweikert Immer Daheim für 3 Pers. verkauft K. SCHWARZ, Koblenz Laubach 66 b

Wohnwagen, mod. 4,50 x 1,90, 4 Pers. 2 Räume, verk. DM 3000.- Weddige, 21a) Hengemühlen b/Rheine

Dethleffs-Globetrotter 1957 neuw. best. Zust. komf. Ausstattung, Heiz. Kühlschr. Vorz. etc. günst. z. verk. Angeb. unt. 301/6584 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

WESTFALIA 310-4 E Baujahr 58, Öldruckbremse, neuwertig, 4 Personen, mit allem Komfort und Zubehör (Vorzelt, Heizg., Kühlschrank, Batterie, Ladegleichrichter usw.). Anschaffungspreis DM 7.745.-, zu verkaufen. Angebote an Burkhardt, Stuttgart-S., Böblinger Straße 49, Telefon 74910

Wohnwagen Westfalia 1958 Eigengewicht 665 kg m. allem Komfort wie: Chromküche, Kühlschrank, Gasanlage, Vorzelt, Öldruckbremse, Ladestation usw. zu verkaufen. Zuschr. unt. 301/6583 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

RHEIN. CARAVAN-ZENTRALE, KÖLN
Für alle PKW der preiswerte Bluebird-Wohnanhänger (Goldmedaille) Preiswerte deut. u. franz. Spitzenfabrikate. Ständige Ausstellung, Kundendienst. Stets lieferbar, günstige Finanzierung. **Caravan-Zentrale Hans Breuer, Köln-Lindenthal,** Gleuelerstr. 227 Tel. 431279 – privat: Frechen 5451

DETHLEFFS-CAMPINGWAGEN
27 Jahre erprobt und bewährt
Nicht die Bequemlichkeit der Produktion steht bei Dethleffs im Vordergrund, sondern die praktischen Erfordernisse für den Wohnwagenfahrer.
Jedes unserer Modelle ist absolut individuell auf die seiner Größe entsprechenden Anforderungen abgestellt, jedes ein **Guß** aus **einem** Stück, was mit keinem Schachtelbau oder Baukastensystem ebenso vollgültig zu lösen ist.
Keine Verteuerung durch Großserien.
DETHLEFFS-WOHNWAGENWERK ISNY/ALLGÄU
Warum soll ihr zweiter Wohnwagen ein **DETHLEFFS** sein?

GOLDMEDAILLE 1958
350 kg (ab VW)
DM 3985.-
GROSSLAGER HASE
Düsseldorf
Gartenstr. 4, Ruf 492649

ERIBA-LEICHTWOHNANHÄNGER, das Spitzen-Erzeugnis für anspruchsvolle Camper! Vier Größen für jeden Zweck. Ausführl. Bildunterlagen durch **ERIBA-FAHRZEUGBAU,** Bad Waldsee/Württ.

WOHNANHÄNGER
Alle führenden in- u. ausl. Fabrikate für jeden PKW. Große Auswahl. Alle Preisklassen. Gelegenheitskäufe CARAVAN-Burghardt, München 9, Entenbachstraße 26, Telefon 496055
Ausstellung: Rosenheimer Str. 141

TABBERT 1959 4 Modelle, Typ »IDEAL« vollisoliert ab VW
WOHNWAGEN - BAD KISSINGEN

WOHNANHÄNGER, 1959 Modelle, große Auswahl, Verkauf, Verleih. Ständ. Ausstellung WINKLER, Heidelberg-Neckargemünd, Tel. 753

Große WOHNWAGEN Schau
Auswahl erstklassiger Fabrikate ab VW **ULLRICH, BREMEN,** Osterdeich 189

»ERIBA«-WOHNANHÄNGER die Krone der Leichtbautechnik »Puck«, »Faun«, »Troll«. Generalvertretung für Norddeutschland: WOHNWAGEN-FRITZ, Bremen, Poelzigstr. 40, Tel. 447650, Hamburg, Feldstr. 65

WILK-WOHNWAGEN, Bad Kreuznach ab VW, 6 Typen, kostenloser Prospekt

WOHNWAGEN-SCHAU 35 Modelle, Gratiskatalog Teilz., WENK, Heidelberg, Bergheimer Str. 88

Ständige CAMPING-SCHAU
WOHNWAGEN · ZELTE · ZUBEHÖR
SPORTBERGER Abtlg. D 1, Rothschwaige
Post Dachau vor München. Katalog gratis



CAWAD-Wohnwagen-Düsseldorf
Verkauf und Verleih Tel. 787182, Eintrachtstr. 19a, priv. Tel. 500014
Eine einzigartige Vergleichsmöglichkeit da ständige Ausstellung von 15-20 versch. Wohnwagen.
Großer Messestand Deutsche Campingausstellung Essen

DETHLEFFS-Wohnwagen-Vertretung ERICH SPENGLER, Köln-Braunsfeld Kitschburgerstraße 238, Fernruf: 434820

Dortmunder Wohnanhänger Ausstellg.: ED. OSTHOFF, Dortmund, Schützenstr. 2-4

Mot.-Wohnwagen 20000 km; 4 Liegen viel Raum u. Zubehör, WC u. Waschk., Heiz- u. Kochgas; z. verk. DM 9500.- Zuschr. unt. 301/6576 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

Gebrauchte WOHNWAGEN
verkauft preisgünstig
WESTFALIA-WERKE K.G.,
Wiedenbrück/Westf.

BOOTSPORT

OUTbord Motorboot neuwertig f. 4 Pers. ca. 4,2 m lg. 1 Outbordmotor 15-18 PS ebenso Boottransp.-Anh. f. PKW z. kauf. ges. Angeb. unt. 301/6561 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

DINGI od. leichtes **MOTORBOOT** m. Motor zu kaufen gesucht. Preisangebot unter 301/6584a an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Rennsportboote: Folg. Boote stehen zum Verkauf
CU-CIU Rocca-Boot, gebraucht, sehr schnell
CU-CIU Original US-Speedliner, fabrikneu
DU Molinari, gebraucht, zum Rennen und Wasserski
DU Cantarelli, Hochgeschwindigkeits-Boot in verstärkter Ausführung, fabrikneu sowie diverse Renn-Propeller
Tourenboot: Molinari Galinella, für Motore von 30-70 PS geeignet, bildschönes Boot für 6 Personen, sehr schnell u. ausgezeichnet zum Wasserskifahren geeignet
ROLF FRIEDRICH GOETZE, Burscheid bei Köln

Klepper-Master-Boot mit 7½PS Evinrude-Außenbordmotor, kompl. mit allem Zubehör, neuwertig zu verkaufen; nur 40-50 Std. August/September 1958 gefahren, Zustand einwandfrei, Lagerort Nürnberg, Anschaffungspreis DM 4.000.-, Verkaufspr. DM 3.300.- Anfr. erb. unt. 301/6570 an CARL GABLER WERBEGES. MBH. München 2, Karlsplatz 13

Schnellschlauchboot ZdC (Weißer Blitz) 4 Sitzplätze u. Steuerung, mit Plexifrontscheibe, wie neu. Statt 2.800.- für 2.000.- zu verkaufen. GUSTAV BLÖMKER, OSNABRÜCK, WITTEKINDSTR. 1

Motorboot Ford 1,5, 55 PS-Motor, Verstellpropeller mit Transport-Anhänger zu verkaufen. Anfragen unt. V. H. 301/6528 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Motorboot für Außenbord-Motoren 18 bis 25 PS, Libella Sport de Luxe, viersitzig, 3,8x1,4 m in bestem Zustand zu verkaufen. J. HUMIG, Regensburg, Stadtamhof 2

Wikingstandard-Schlauchboot m. Zubehör u. ILO-Motor, nur 10 Std. benutzt, umständehalb. abzugeb ARNDT, Mülheim-Ruhr, Leineweberstraße 21-25

GELEGENHEITSKAUF: Außenbordmotor Evinrude Lark 35 PS Elektro-Starter IA Zustand - Jahr 1957 - ca. 40 Laufstunden DM 2.800.- Anfr. an ZOELCH, Bad-Tölz, Gaißacherstr. 30, Tel. 656

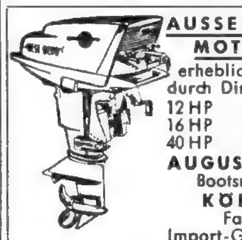
Motorboot Typ **Ewa-Kit »Mücke«** mit 18 PS König Elektro-Starter z. verk. Hartmut Eichenbrenner, Waiblingen b. Stgt., Marienstraße 30, Telefon 3224

Bootsanhänger: Prospekt EFES (17b) Renchen

7,5 Evinrude Außenbordmotore,
fabrikneu, preisgünstig zu DM 1.690.— erhältlich.
C. Schmidt, Düsseldorf, Postf. 27007

Klepperfaltboot u. **Zündapp-Delphin** zu verk. U. Schneider, Rosenheim-Mitterfeld

AUSSENBORDMOTORE
gebraucht und neu der Fabrikate Johnson, EVINRUDE, Buccaneer, Oliver, Mercury, König, Kieferbein allen Stärkeklassen ab Lager. Gebrauchte Motoren werden in Zahlung genommen.
LIBELLA Werft Ollarzried-Ottobeuren Tel. 376



AUSSENBORD-MOTOREN
erheblich billiger durch Direkt-Import

12 HP	DM 1.730.-
16 HP	DM 1.990.-
40 HP	DM 2.890.-

AUGUST WIESE
Bootsmotore
KÖLN 10
Fach 67
Import-Großhandel

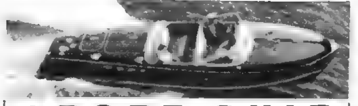


MOTOR-BOOTE
DAS BOOT DER KENNER
Boote von DM 990.- bis DM 18000.- ideal f. Wasserski - AUTODACH u. Anhängetransport
LIBELLA-Werft OLLARZRIED-OTTOBEUREN · Telefon 376

KOSTENLOS
von Germania erhalten Sie den neuesten, reich-illustrierten **Faltboot-, Zelt- u. Sport-artikel-katalog 1959**



Germania-Faltbootwerft 36
NECKARZIMMERN / BADEN



S P O R T · S H I P

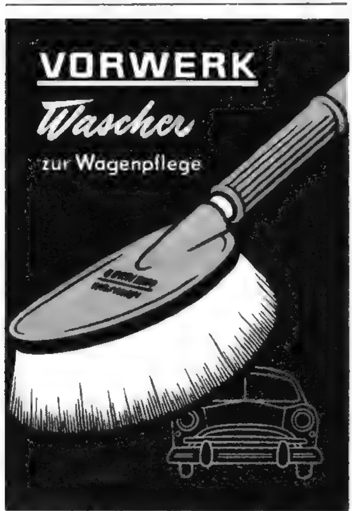
Internationale Motorbootschau vom 1.-10. April 1959 in Düsseldorf

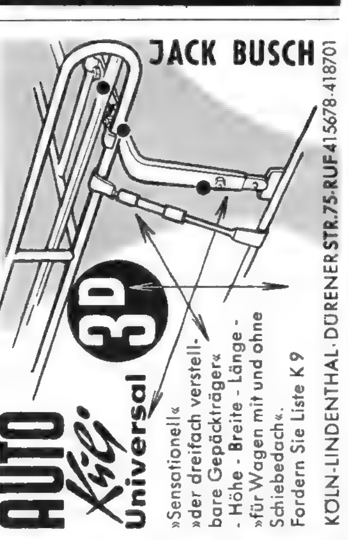
Sie sehen Yachten der weltbekannten Werften: CHRIS CRAFT U.S.A. · OWENS U.S.A. · CENTURY BOAT COMPANY U.S.A. · ARISTO CRAFT U.S.A. · ROAMER CHRIS CRAFT STAHLBOOTE U.S.A. · CADILLAC U.S.A. · TROJAN U.S.A. · ADLER BOOT SCHWEDEN · RIVA ITALIEN · PACEMAKER · ALBATROSS ENGLAND · STAR CRAFT ENGLAND · AKKERBOOM YACHTBAU HOLLAND/LISSE.

Ausstellungsgelände Düsseldorf-Reisholz, Bonner Straße 114 · Täglich von 10-17 Uhr.

ALLEINIMPORTEUR

SPORTSHIP DR. OSKAR TROST
WUPPERTAL · Wall 5-9, Ruf 41684







115,-

Rasierer

Allstromgerät

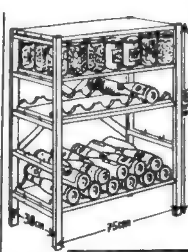
für den anspruchsvollen Herrn

14 Tage zur Probe
15,- Anzahlung **10 mal mtl. 10.-**
oder bar sofort nach Probezeit mit
3% Rabatt

Autofahrer wählen **Auto-Home** für Autobatterie und 220 V. Sonst wie Abbildung. 1,- mtl. mehr, bitte die Akku-Spannung angeben!

Walbusch-Solingen Abt. R 6

Karte mit Beruf u. Geburtstag genügt!



Wein-Lagerung - Kein Problem mehr mit unseren praktischen An- und Aufbau-Regalen

aus Holz - D. B. G. M. - naturlasiert, wie Abbildung (mit 2 Garnituren Flasch. Lag.) bei freier Zusendung mit Rückgaberecht b. Nichtgefallen innerh. 10 Tagen nur DM **33.-**

Bitte kostenlosen Bildprospekt v. Alleinhersteller anford.:

A.W. Ortgiese - Abt. W 30 St. Tönis/Krefeld



Das Combiboot im Autokoffer

zum rudern, segeln und für Motor. **Unsinkbar**, in 10 Min. startbereit. Voll seetüchtig, auch für die Meeresküste.

ferner: **Schlauchboote**

Verlangen Sie bitte Katalog Nr. 32

HART · Faltbootwerft · München 9

DOPPELDACHZELTE

(Schweizerfabrikat) bewährten sich an vielen Großexpeditionen wie Himalaya, Afrika, Grönland, Anden etc.

Wir fabrizieren 31 verschiedene Klein- und Großzelte. Verkauf für EXPORT **direkt** an Private ab Fabrik Zürich, abzügl. **25% Export-Ermäßigung.**

Verlangen Sie unseren 52seitigen Katalog.

„WICO" JEAN FREY & CO.
Abt. Export, Postfach, **Zürich 40** - Schweiz





Wir liefern Garagen aus verzinktem Stahlwellblech ein- und mehrboxig für Personen- und Lastkraftwagen

679/I





MANNESMANN-STAHLBLECHBAU Düsseldorf

BEZUGSQUELLEN

Berlin — immer preiswert
Fordern Sie meine Gelegenheitsliste A
Foto Herforth · Berlin-Halensee

HEINKEL Spezial-Zubehör · Motor-Vertrieb GmbH, Frankfurt/M., Mainz. Ldstr. 123

Italien. **Wolldecken** f. Reise u. Camping billigst bei E L O X I T, Bad Pyrmont 144

Anst. Miete auf Teilz. 1 BLUM-Fertighaus Abt. 221 Kassel-Ha.

HASSIA-AUTO-SCHONBEZÜGE
Kissen u. Fußmatten in bestechender Eleganz, Qualität u. Preiswürdigkeit
H. JÄNICHEN, BAD HOMBURG v.d.H.
Kronbergerstraße 2
Fordern Sie unverb. Muster-Kollektion



JOE WILDON · (Abt. V3) · BIELEFELD



Gelegenheits-Liste gratis



FERNGLÄSER
f. Reise, Sport, Freizeit z. B. 8x30 ab DM 89.- a. W. Teilz. b. 12 Monatsr. Gratiskatalog 844 anford.
ROBERT GELLER KG.
GIESSEN/HESSEN

20 l BENZINKANISTER

dt. Modell
fabrikneu . . . . . DM 15.25
neuwertig . . . . . DM 9.80
per Nachnahme ab Wiesbaden. Wiederverkäufer 10% Rabatt!



FASS-SAUER, Wiesbaden 6

Brauchen Sie Werkzeuge?
Katalog über Werkzeuge und Geräte frei.
Westfalia Werkzeugco. 362, **Hagen** i. Westf.



direkt vom Hersteller
Fordern Sie bitte — zu Ihrem eigenen **Vorteil** — bebilderten Prospekt an!
C. STROHMEYER · Zeltefabrik
HALLSTADT / BAMBERG



AUTO-WARNLAMPE
mit Scheinwerfer u. Blinklicht
Das ideale Warngerät
Stück: 14,50 Paar: 28,- o. Batt.
Nachnahme 8 Tage Rückgaber.
G. EULER MEMMINGEN/Bay. Fach 336

Vergrößerung 7x10
● nur 15 Pf ●
Verlangen Sie **sofort** Beutel u. Preisliste!
Nur Markenpapiere! — **Eildienst!**
FOTO-LABOR SCHEFTER
Stuttgart, Möhringerstraße 104 A



Stahlblech-Garagen, ca. **DM 25.-** monatl. Abzhlg., M. EGEN, Hamm i. W., Pf. 131

RHEINLAND-STAHLGARAGEN
Reihengaragen
Stahltüren und -Tore
FRIEDRICH HUBERT GAERNER KG · DUISBURG 3



WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- u. Motorrad-ständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 63



AUF ALLEN STRASSEN DER WELT ZU HAUSE

WESTFALIA-ANHÄNGER

Auf dem Zelt- und Caravan-Wettbewerb 1958 fielen von **3** vergebenen **G o l d m e d a i l l e n** allein **2 a n »Westfalia«**

Wieder ein Beweis für die überall anerkannte **QUALITÄT**

Zu Ihrer Auswahl stehen 6 Camping-Modelle von DM 3695.- bis DM 9795.- bereit. Ausführliche Beratung und Vorführung — auch in den bewährten Einachsanhängern für alle Berufszweige — durch unsere Großhändler in:

Baden-Württemberg
B r e m s e n M e y e r
Stuttgart-O., Neckarstraße 128, Telefon 4 25 53

Bayern
F r i e d r i c h R i e k e w o l t
München, Landsberger Straße 55, Telefon 55 15 52
A u t o h a u s B r a u n
Nürnberg, Bucher Straße 41, Telefon 3 08 32
L u d w i g G r o s s m a n n
Schweinfurt, An den Schanzen 3, Telefon 32 74

Berlin
R u d o l f H i l g e l a n d
Berlin-Tempelhof, Tempelhofer Damm 132, Telefon 75 31 93

Bremen
K u r t K l e m m
Bremen, Parkstraße 100, Telefon 30 06 67

Hamburg
F r i t z O p p e l t
Hamburg, Hofweg 54-56, Telefon 23 61 90

Hessen
M a x E i c h m a n n
Frankfurt a. M., Niedenau 21, Telefon 72 14 50

Niedersachsen
H o r s t D e d e
Braunschweig, Feuerbachstraße 4, Telefon 3 24 68
K a r l B o t e
Hannover, Brüderstraße 2, Telefon 1 28 64

Nordrhein-Westfalen
Bereich Bochum
T h e o d o r K o e t t e r
Essen-Bredeney, Wiedfeldstr. 38a, Telefon 4 53 95
H e l l m u t B e c k e r
Düsseldorf, Volmerswerther Str. 36, Tel. 331342
G u s t a v H ü t t e r
Essen, Schornstraße 4, Telefon 7 10 65
P a u l K ö r k e m e i e r
Herne, Adalbertstraße 17, Telefon 5 00 30
O t t o K l ü s e n e r
Köln-Deutz, Neuhöffer Straße 13-15, Telefon 8 19 89
R u d o l f G i e s e l e r
Siegen-Trupbach, Seelbacher Weg 37, Tel. 31 14
C a r l S a a m
Wuppertal-Elberfeld, Islandufer 11, Tel. 4 15 86

Rheinpfalz
T h e o F r. W a g e n e r
Koblenz (Rhein), Entenpfuhl 26, Tel. 34994



WESTFALIA-WERKE K.G. · WIEDENBRUCK
Ruf 391
Samstag- u. Sonntagdienst ...







AUS INDUSTRIE UND WIRTSCHAFT

Vor der niederländischen Küste bei Noordwijk finden seit einiger Zeit Probebohrungen nach Erdölvorkommen statt.

*

Neue hellgrüne Versicherungsschilder müssen alle Mopeds im Bundesgebiet seit dem 1. März dieses Jahres führen.

*

Ein Diana-Sportroller wurde bei Dürkopp in Bielefeld mit einem auf 12 PS verstärkten 200-ccm-Zweitaktmotor entwickelt. Der Roller hat Vierganggetriebe mit Leerlauffalle, Kickstarter und elektrischen Anlasser.

*

In der Nähe von Kapuni auf Neuseeland hat die Shell Ende Januar ihre ersten Suchbohrungen nach Öl angesetzt.

*

Die Welt-Tankertonnage belief sich am 1. Januar 1959 auf 58091000 tdw gegenüber 50990000 tdw am 1. Januar des Vorjahres.

*

Die Shell wird das in Indonesisch-Borneo erschlossene Tandjung-Feld durch eine etwa 260 Kilometer lange Pipeline mit der an der Küste gelegenen Raffinerie in Balikpapan verbinden.

*

Als Kabriolett bringt Borgward die „Isabella TS" zum Preis von 12525 DM (einschließlich Heizung und Gebläse) auf den Markt.

*

Lizenzen für die Herstellung ihrer M-Motoren vergab die MAN an die französischen Automobilhersteller Berliet und Citroën sowie an einige amerikanische Firmen.

*

Als viertürige Limousine erscheint jetzt auch der Auto Union 1000. Der Radstand wurde gegenüber dem Coupé de Luxe um 100 mm verlängert.

*

Rund 27000 Tankstellen gab es 1958 in der Bundesrepublik.

*

In Ambattur, in der Nähe von Madras (Indien), errichtete Dunlop eine neue Reifenfabrik.

*

Nach einer Produktionszeit von nur knapp sechs Monaten verließ Ende Februar das 10000. Große Goggomobil das Fließband in Dingolfing.

*

Um dem Fahrer auf Gefällstrecken eine größere Sicherheit zu geben, rüstet Lanz die Diesel-Schlepper auf Wunsch mit einer Motorbremse aus.

*

Der Mercedes 190 SL wird nunmehr serienmäßig mit einem Lenkschloß versehen. Auch der nachträgliche Einbau ist möglich.

*

Bei Mercedes-Benz-Australia in Melbourne lief Ende Februar der erste in Australien montierte Mercedes-Benz 220 S vom Band.

*

Etwa drei Millionen Mopeds werden schätzungsweise 1965 im Bundesgebiet in Betrieb sein.

*

Eine Großraffinerie im süddeutschen Raum, möglicherweise in Karlsruhe, will die Esso errichten.

*

Die Preussag will in Vorarlberg Erdöl-Aufschlußbohrungen durchführen.

*

Die ersten „daf 600"-Kleinwagen der holländischen DAF-Automobilwerke sollen im Spätsommer auf den deutschen Markt gebracht werden.

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e. V., München 22, Königinstraße 9–11 a, Telefon-Sammel-Nummer 2 86 31. – **Verlag:** ADAC-Verlags-GmbH., München 22, Königinstraße 9–11 a, Postscheckkonto: München 736 65, Bankverbindung: Bayerische Staatsbank, München, Konto-Nummer 216 031. Für den Inhalt verantwortlich: Willi Wieczorek, Heribert Lechner, München 22, Königinstraße 11 a. Telefon-Sammel-Nummer 2 86 31. – **Anzeigenverwaltung:** Verlag und Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 15, Sonnenstraße 11, Telefon-Sammel-Nr. 55 80 81, Fernschreiber 052/3662, Telegrammadresse: Gablerpress, Anzeigenannahme durch die Anzeigenverwaltung, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft mbH, Zentrale München 2, Karlsplatz 13, Telefon 5 79 91, und durch alle fachgerechten Werbungsmittler, Anzeigentarif Nr. 13d, Anzeigenleiter: Fritz Finohr. Auflage 500 200 Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. **Gesamtherstellung:** Thiemigdruck, München.



Billiges Baugeld

Sie sparen selbst nur einen Teil des erforderlichen Eigenkapitals. Der Staat legt jährlich bis zu 400 DM Prämie dazu oder gewährt Ihnen weitgehenden Steuernachlaß — Sie können die Vergünstigung selbst wählen, bei der Sie am meisten profitieren — und wir geben Ihnen einen billigen Baukredit, den Sie in bequemen Raten tilgen. Wir machen Ihnen gern praktische Vorschläge für Ihren persönlichen Fall. Verlangen Sie unsere kostenlose Druckschrift 278



Bausparkasse
GdF Wüstenrot
gGmbH., Ludwigsburg/Württ.

EVINRUDE



EVINRUDE Außenborder
seit 50 Jahren bewährt

Unterlagen durch den Importeur:
C. SCHMIDT · DÜSSELDORF
Postfach 270 07 · Telefon 68 67 83



Sterckeman-Caravanes

Der Reise-Anhänger französischer Spitzenklasse in allen Größen, äußerst preisgünstig.

3 JAHRE GARANTIE

Ständige Ausstellung.

Caravan-Zentrale
Hans Breuer, Köln-Lindenthal
Gleuelerstr. 227, Tel. 43 1279





15 Zeltmodelle
und alles Zubehör sind für Sie bereit

- Bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung
- Rest in 10 bequemen Monatsraten
- Lieferung „frei Haus"
- Bei Barzahlung 3% Skonto

Bitte fordern Sie den großen, kostenlosen Camping-Katalog von
FRITZ BERGER
(13a) Neumarkt/Opf. Abteilung 26c



ELEMENT-NORM-REGALE aus Holz D.B.P.a
in allen Größen
für jeden Raum und Verwendungszweck
ohne Werkzeug schnell auf- und umgebaut, Böden verstellbar. Hohe Tragfähigkeit. Preiswert durch Serienfabrikation

L. v. Zedlitz KG Wiesbaden, Albrechtstr. 15
Telefon 27952 und 23814

SCHWETO

Schwebetore
Deutsches Patent · Auslands-Patente
für Garagen u. Hallen
aus Holz und Stahl
neuzeitlich raumsparend

SCHWETO RODENKIRCHEN/RH.
TEL. KÖLN 301032
Hersteller an allen Plätzen der Bundesrepublik

JAPANISCHES PRISMEN-FERNGLAS

7×50 einschließlich Lederetui **DM 98.–**

Erstkl. Bildschärfer, Mitteltrieb, Okulareinstellung, Blaubelag **7×35 DM 85.–, 8×30 DM 79.–**, Lieferung portofrei, per Nachn. zuzügl. 15% Zoll u. Steuer. Rückgaberecht innerhalb v. 10 Tagen bei voller Rückzahlung. **Gen.-Vertr. Joachim Schlüter, Hamburg 26, Wendenstraße 452**



Weltsensation in der Spritztechnik
Elektr. Hochleistungs-Spritzpistole „BURGIA"

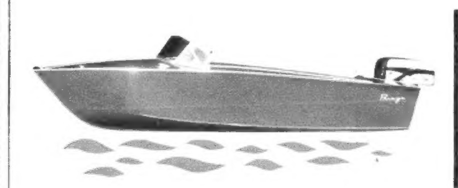
spritzt oder sprüht Autosprühmittel, Farben, Lacke, Klebstoffe, Poliermittel, Oele, Caramba usw. **viel schneller - billiger - schöner. Bitte verlangen Sie ausführlichen Prospekt. Garantie** für jedes Gerät. Anschluß an Steckdose mit 220 V oder 110 V. **Kauf ohne Risiko: Rückgaberecht.**
Werkpreis: kompl. Gerät DM 77,50 per Nachn.
H. BRENNENSTUHL, TÜBINGEN-PFRONDORF 190

Elastic STAHL-SCHWINGTORE



sichern mit einem Handgriff
Garagen bei kleinstem Raumbedarf
Die Kosten? – Gar nicht teuer!
Auf Wunsch Prospekte von Vertriebs-Abt. 1
Drei Normalgrößen sofort lieferbar

DEUTSCHE METALLTUREN-WERKE AUG. SCHWARZE AG · Vertriebs-Abt. 1
Brackwede/Westfalen



4 bootstypen vom kl. kunststoffboot über sportboote zum camping- u. kajütenboot mit sämtlichem zubehör. (wasserski + bootsanhänger) spezial- u. vertragswerkstatt für außenbordmotore.
xylon-werk mannheim
industriehafen-hemshofstr. 9-11

CAMPING-KONSERVEN

Eine Riesenauswahl, nur Spitzenfabrikate deutscher Hersteller. Äuß. günst. Preise. Fordern Sie unsere Preisliste I/59 an.

F. BACHHUBER Spezialversandhaus für Camping-Konserven **HOMBERG Bez. Kassel**



Ihren gedeckten Wagen

Mit der neuen PATENT-Lüftung trocknet jeder regennasse Wagen unterm Schutzüberzug vollkommen aus.

TENTA GMBH · Überlingen/Bodensee
St.-Leonhard-Straße 4 · Telefon 29 37

Gutschein für Katalog und Stoffmuster

Automarke ______ Typ ______ Bauj. ______

Adresse ______

AD 459

Das war mein Wunsch!

JOKON BLINK- PARK-EINSTIEGLEUCHTE

Anschluß mit vorhandenem Kabel - keine Bohrungen! Kompl. mit Blinkgeber u. Parkschalter **DM 25,50** pro Satz
Fordern Sie Prospekte!

JOHANN & KONEN
Fabrik für Autozubehör · Beuel 6 Bonn



wird mit dem Griff befestigt
Einschl. Gummiplatte **DM 3,80**

Fordern Sie Prospekte über weiteres Zubehör!

JOHANN & KONEN
Fabrik für Autozubehör · Beuel 6 Bonn



für alle VW ab 1953
Kein Umbau –
nur Umtausch der Wischarmel
In Ruhestellung unten anliegend
DM 9,50 pro Stück
Fordern Sie Prospekte!

JOHANN & KONEN
Fabrik für Autozubehör · Beuel 6 Bonn



SCHEIBENWASCHANLAGE
für Hand- oder Fußbetrieb kompl. mit 1 l Wasserbehälter, Membranpumpe und Doppelspritzdüse **DM 15,50**

JOHANN & KONEN
Fabrik für Autozubehör · Beuel 6 Bonn



erweitert und verbessert

















Auf allen Reisen

immer ruhig schlafen,
gut und preiswert essen







Kurze Erklärung der Bildzeichen:

Hotels:

- Luxus-Hotel
- Hotel mit großem Komfort
- Hotel mit mittlerem Komfort
- gutbürgerliches Haus
- einfach, aber zufriedenstellend
- lobenswertes Haus
- ruhige Lage
- ruhig und einzeln
- aussichtsreiche Lage
- Betten
- Zimmerbad
- Etagenbad
- Zimmertelefon
- Garage
- Schwimmbad
- Tennisplatz
- Konferenzzimmer
- Liegestühle

Restaurants:

- obere Preisklasse
- mittlere Preisklasse
- untere Preisklasse
- lobenswerte Küche
- ganz hervorragende Küche
- Lokalkolorit
- besonders behaglich

Beispiele aus dem VARTA-FÜHRER

GÖHRDE Niedersachsen – Kreis Lüchow-Dannenberg – GenKte 5/7 – 250 Ew – Dannenberg 16, Lüneburg 34 km

Gasthof Zur Göhrde, T 2 23, Menu ab 3, 25 zu 5–6; 30 6 Terrasse ; Wildschweingehege, Reitgelegenheit

Waldhaus Schönblick, T 2 93, , 13 ab 4.50;

GÖLLHEIM Rheinland-Pfalz – Kreis Kirchheimbolanden – GenKte 15/15 – 244 m – 1900 Ew – *Sehenswertes: Klosterruine Rosenthal (5 km; SW)* – Kirchheimbolanden 10, Grünstadt 12 km – Übernachtungsmöglichk. siehe **Eisenberg** (6 km; S)

GÖNNINGEN Baden-Württemberg – Kreis Reutlingen – GenKte 21/15 – 536 m – 2200 Ew – *Sehenswertes: ** Nebelhöhle (10 km; SO), * Schloß Lichtenstein (** ; 813 m; 13 km; SO), Roßberg (* ; 869 m; 3 km; S)* – Reutlingen 11, Hechingen 22 km

Gasthof Zum Schwan, T Gomaringen 4 61, Menu 2.50–3.50 (täglich Forellen, Göckele vom Grill), 10 zu 4 (ohne Z.); 4 Angelgelegenheit

Außerhalb:

Gasthaus Roßbergturm, 869 m (3 km; S; mittelmäßiger, 12 % steiler Fahrweg, Spitzkehren; bessere Zufahrt über Genkingen, Umweg 8 km, im Winter unbedingt ratsam), T Gomaringen 2 07, Menu 2–3.50, 32 zu 2–4.50 (ohne Z.); 2 (gratis),

GÖPPINGEN Baden-Württemberg – Kreis Göppingen – GenKte 19/10+21/8 – 318 m – 48 000 Ew – reizvoll gelegene Industriestadt an der Fils – Schwäbisch Gmünd 22, Stuttgart 45 km

*Sehenswertes: * Stadtkirche, * Oberhofenkirche, Schloß und Heimatmuseum; Hohenstaufen (** ; 684 m; 8 km + 1/4 St; NO), * Kirche in Faurndau (3 km; W)*

Hohenstaufen, Ziegelstr. 15, T 34 84, Menu 2.50–5.60 (Spezialitäten: Heilbuttsteak mit Banane, Seezungenröllchen mit Ananas und Champignons, Hummern, Krebsschwänze, Froschschenkel und Schnecken; Mai–Juni 25 Spargelgerichte; Lokal Sa bis 18 Uhr geschlossen), 48 zu 5.50–12.50; 5 15 + 90; 10

Brauerei-Gasthof Goldenes Rad, Poststr. 37, T 25 26, Menu 2.90–5.50 (Lokal Mo geschlossen), 27 zu 6.50–8; bis 80 12

Apostelhotel, Marktstr. 7, T 34 62, Menu 2.50–4.50 (Lokal Fr bis 18 Uhr geschlossen), 44 zu 5.50–10; 2 20–80, 12

Charlottenbau (garni), Freihofstr. 7, T 44 35, 15 zu 4.50–8.50; 3 2

Gasthof Storchenstuben, Grabenstr. 35, T 23 94, Menu 2.50–4 (Lokal Mo geschlossen), 20 zu 4.50–6;

Gasthof Sonnentag, Carl-Schurz-Str. 35 (Zufahrt über die Ulmer Str.), T 32 31, Menu 2.50–4, 20 zu 5–6; Bar 4 Terrasse; eig. Konditorei

Gasthof Linde, Mittlere Karlstr. 76, T 29 63, Menu 2.50–3.50 (Lokal Di geschlossen), 20 zu 3.50–5;

Stadthalle, Ringstraße, T 20 80; Terrasse

Café Schwarz, Marktstr. 1, T 25 80; Di geschlossen

GÖRGESHAUSEN Rheinland-Pfalz – Unterwesterwaldkreis – GenKte 12/7 – 240 m – 480 Ew – Montabaur 11 km – nächste Übernachtung: **Limburg** (10 km; O)

GÖRWIHL Baden-Württemberg – Kreis Säckingen – GenKte 24/11 – 675 m – 960 Ew – Sommerfrische in ruhiger, aussichtsreicher Lage (Alpenblick); Skigelände – Albbruck 10, Todtmoos 19, Säckingen 23 km

Gasthaus Rebstock, T 2 38, Menu 2–4.50, 10 zu 3.50 (ohne Z.); 5

Gasthaus Deutscher Hof, T 2 46, Menu 2.20–4, 10 zu 3.50;

Das schreiben die Benutzer:

...schätze ich besonders, weil ich ihm schon manche geruhsame Nacht verdanke...
Prof.P.,Münster

...bin noch nie enttäuscht worden. Jemand, der im Jahr ca. 80000 km mit dem Auto unterwegs ist...
Dipl.-Ing.P.,Mülheim

...ich bin überrascht von der Fülle des in diesem Buch zusammengefaßten Materials...
R.H.,Loccum

... das Reisen wird, wenn man sich an Ihre Zipfelmützen hält, wirklich zu einer Erholung...
v.P.,Bliestorf

...da ich viel unterwegs bin, leistet er mir große und gute Dienste...
Dr.J.K.,München

...ich bin in allen Städten glänzend damit gefahren...
H.W.,Frankfurt/M.

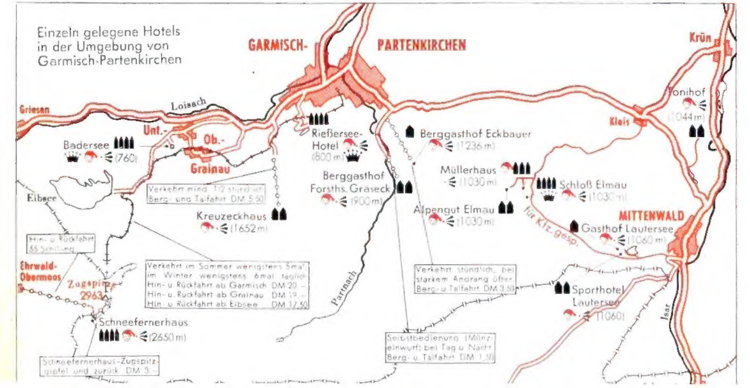
...Tatsächlich weiß ich nicht, was ich ohne ihn gemacht hätte... A.C.,England

...eine große Hilfe auf meiner Reise durch Ihr wunderschönes Land... C.T.W.,Iran

13600 Hotels und Restaurants, 4250 Orte, 2323 ruhige Hotels

1055 mit lobenswerter und hervorragender Küche, 200 Karten und Stadtpläne

EINE DER ZAHLREICHEN SONDERKARTEN



BESTELLZETTEL

Aus MAIRS GEOGRAPHISCHEM VERLAG, STUTTGART, bestelle ich zur Lieferung über die Buchhandlung

1

VARTA-FÜHRER DURCH DEUTSCHLAND 1959/60

776 Seiten mit 200 Stadtplänen und zahlreichen Sonderkarten im Zweifarbendruck; Format 11 × 19,7 cm (Handschuhkasten-Größe); Einband in Alkor mit Goldprägung, vierfarbiger Schutzumschlag, Lesezeichen mit Bildzeichen-Erklärung

DM 19.80

Name (bitte Blockschrift) ______________________

Adresse ______________________